

СОГЛАСОВАНО

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель
Министра транспорта Российской
Федерации

Председатель Правительства
Республики Дагестан

_____ А.С. Цыденов

_____ А.М. Гамидов

« ____ » _____ 20__ г.

« ____ » _____ 20__ г.



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

г. Махачкала

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Условия реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения Республики Дагестан на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)	4
1.1 Анализ общих тенденций социально-экономического развития Республики Дагестан	4
1.2 Ситуационный анализ условий реализации КПТО	12
1.3 Выводы	14
2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	15
2.1 Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	15
2.2 Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях	28
2.3 Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	37
2.4 Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок	39
3. Целевая модель транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации	39
3.1 Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок ..	39
3.2 Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ	41
3.3 Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания	41
3.4 Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу ..	42
4. Дорожная карта реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на долго- и среднесрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (КПТО)	52
4.1 Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО	52
4.2 Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания	54
4.3 Риски от реализации комплексного плана транспортного обслуживания	54
5. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок	55
Источники	71

Введение

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

- определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

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

Настоящий План:

- устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития Республики Дагестан;

- определяет ключевые направления развития пригородного комплекса Республики Дагестан;

- определяет требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

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

- Стратегия социально-экономического развития Республики Дагестан до 2025 года;

- Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р);

- Письмо и.о. Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.15 № СА-28/8232;

- Протоколы Правительственной комиссии по транспорту №1-5 за 2015 год.

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

1.1 Анализ общих тенденций социально-экономического развития субъекта Российской Федерации

Республика Дагестан расположена в северо-восточной части Кавказа, на западном берегу Каспийского моря. Дагестан занимает выгодное геостратегическое положение и располагает прямым выходом к международным морским путям, что имеет важное значение для экономических связей России с Закавказьем, Средней Азией, Казахстаном, Турцией и Ираном. Через территорию республики проходят важнейшие железнодорожные, автомобильные, воздушные, морские и трубопроводные маршруты федерального и международного значения.

Республика Дагестан по размеру территории и численности населения является одним из крупных субъектов Российской Федерации на Северном Кавказе. Дагестан занимает в Российской Федерации 12 место по численности населения и 52 место по площади территории. По размеру территории (50,3 тыс. кв. км) республика занимает 2 место в СКФО после Ставропольского края, по численности населения (среднегодовая за 2014 г. – 2990,4 тыс. человек) лидирует в округе.

Республика включает в себя 10 городских округов, 41 муниципальный район, 1 участок. В сельской местности проживает 54,9% всего населения республики (по РФ – 26,0%, СКФО – 50,9%).

Плотность населения составляет 59,2 чел. на км².

Столица субъекта – г. Махачкала, с численностью населения 710,9 тыс. чел., площадь территории – 468,1 кв.км.

Крупнейшие населённые пункты:

1. Город Махачкала – 710,9 тыс. жителей;
2. Город Хасавюрт – 136,9 тыс. жителей
3. Город Дербент – 121,3 тыс. жителей

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

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

№ строки	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	50,3	50,3	50,3	50,3
2	Валовой региональный продукт в текущих ценах	млрд. руб.	621,9	835,3	1 583,0	2 849,4
3	Производство валового регионального продукта на душу	тыс. руб.	207,1	273,5	502,5	878,2

	населения					
4	Темп роста валового регионального продукта	%	104,3	106,4	107,7	108,5
5	ИПЦ в % к предыдущему году	%	117,1	105,5	104,4	103,8
6	Численность постоянного населения, в т.ч.	тыс. чел.	3015,6	3054,8	3150,3	3244,8
7	городского	тыс. чел.	1360,0	1377,7	1420,9	1463,4
8	сельского	тыс. чел.	1655,6	1672,1	1729,5	1781,4
9	трудоспособного возраста	тыс. чел.	1846,7	1870,7	1929,2	1987,1
10	Темп роста численности населения	%	100,7	100,6	100,6	100,6
11	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	12,8	14,1	14,2	14,3
12	Коэффициент миграционного прироста	на 1 000 чел.	- 4,46	- 4,5	- 4,5	- 4,4
13	Среднедушевые денежные доходы (в месяц) в ценах 2014 г.	руб./мес.	26703,3	33813,2	35773,4	36548,2
14	Темп роста среднедушевых денежных доходов	%	114,1	112,7	113,9	114,3

* -

в среднем за указанный период

Динамика показателей социально-экономического развития, и планируемые проекты по развитию хозяйства региона в перспективе определяют факторы, непосредственно воздействующие на конъюнктуру транспортного рынка. Они учитываются при прогнозировании и целевом моделировании состояния транспортной системы, при определении потребности в мероприятиях и объёма регионального транспортного заказа.

1.1.1 Экономика Республики Дагестан

Общая экономическая ситуация в регионе благоприятная.

Объём ВРП Республики Дагестан в 2014 году составил 538,0 млрд. рублей. По этому показателю субъект занимает 2 место среди субъектов Северо-Кавказского Федерального округа, 32 - среди всех субъектов Российской Федерации.

Структура валового регионального продукта по видам экономической деятельности				
Показатели	Единица измерения	2012 год	2013 год	2014 год
		отчет		
Объём валового регионального продукта	млн. рублей	374 710,3	452 882,2	538 340,2
	в % к предыдущему году	104,6	106,3	106,3
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	в % к итогу	15,1	14,7	14,1
Рыболовство, рыбоводство	в % к итогу	0,1	0,1	0,1
Добыча полезных ископаемых	в % к итогу	0,6	0,4	0,3
Обрабатывающие производства	в % к итогу	4,1	3,8	3,6

Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	в % к итогу	1,5	2,4	2,2
Строительство	в % к итогу	17	17,5	20,5
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	в % к итогу	25,7	25,6	25,8
Гостиницы и рестораны	в % к итогу	7,3	5,9	5,4
Транспорт и связь	в % к итогу	7,5	7,3	6,5
Финансовая деятельность	в % к итогу	0,1	0,1	0,1
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	в % к итогу	2,7	2,8	2,6
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное страхование	в % к итогу	7,7	7,6	7,0
Образование	в % к итогу	5	5,5	5,2
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	в % к итогу	4,3	4,3	4,5
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	в % к итогу	1,3	2,0	2,1

В связи с осложнением внешнеэкономической ситуации и введением санкционных ограничений в 2014-2015 годах в отношении Российской Федерации, в Республике Дагестан, как и в стране в целом, наблюдается сдержанная динамика экономического роста.

На перспективу ожидается увеличение ВРП до уровня 1103,6 млрд. руб. в 2020 году, 1979,6 в 2025 году. Рост ВРП обеспечивается за счет следующих факторов:

1. Развитие как традиционных, так и новых секторов экономики на основе создания территорий ускоренного развития, модернизации и технического обновления производственных и инфраструктурных объектов;
2. Повышение инвестиционной привлекательности, расширение государственной поддержки инвестиционной деятельности, развитие государственно-частного партнерства;
3. Реализация подпрограммы «Социально-экономическое развитие Республик Дагестан на 2016-2025 годы» Государственной программы РФ «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» на период до 2025 года;
4. Продолжение модернизации и технического перевооружения промышленных предприятий, внедрение новых технологий и видов выпускаемой продукции;
5. Восстановление потребительского спроса на товары и услуги;
6. Реализация приоритетных проектов развития Республики Дагестан.

1.1.2 Демография

Демографическая ситуация в Республике Дагестан будет развиваться под влиянием сложившихся тенденций рождаемости, смертности и миграции населения. В среднесрочной перспективе в республике прогнозируется рост численности постоянного населения, обеспечиваемый, по-прежнему, за счет естественного прироста.

Общая численность населения Республики Дагестан составляет 3015,6 (за 2015 год) тыс. чел., в т.ч. городское население - 45,1%, сельское - 54,9 %.

Общая демографическая ситуация – благоприятная.

Численность населения в период с 2015 по 2025 увеличится с 3015,6 до 3188,1 тыс. чел., в том числе:

городского с 1360,6 до 1437,8;

сельского с 1656,3 до 1750,3.

Естественный прирост населения обусловлен отношением рождаемости и смертности.

Рождаемость к 2030 году возрастёт с 18,8 до 19,3. Повышению рождаемости способствуют следующие факторы: улучшение качества жизни (социально-экономическое благополучия), улучшение репродуктивного здоровья населения, снижение миграционного процесса в республике, укрепление материально-технической базы службы охраны здоровья матери и ребенка.

Смертность снижается с 5,56 до 5,5, при этом средняя продолжительность жизни возрастет с 75,5 лет до 76,4 лет.

1.1.3 Рынок труда и доходы населения

Общая ситуация на рынке труда – относительно стабильная.

По данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан в январе-июле 2015 года среднемесячная номинальная заработная плата одного работника составила 18 653,5 рубля.

Численность занятых в экономике за 2013 год (по балансу трудовых ресурсов Республики Дагестан) составила 995,2 тыс. человек. Численность граждан, зарегистрированных в органах государственной службы занятости населения Республики Дагестан в качестве безработных, на 1 сентября 2015 года составила 27,0 тыс. чел., при уровне зарегистрированной безработицы - 2,0 проц. экономически активного населения. Уровень общей безработицы (по методологии МОТ) в августе 2015 года составил 10,2 проц. экономически активного населения.

Республика Дагестан является одним из наиболее трудоизбыточных регионов Российской Федерации с напряженной ситуацией на рынке труда. Причиной сохранения такой локализации регионального рынка труда является недостаточное количество создаваемых новых рабочих мест на фоне низкой территориальной мобильности рабочей силы, препятствующей эффективному использованию трудовых ресурсов.

Ключевыми негативными факторами, определяющими ситуацию на рынке труда, являются:

низкая территориальная мобильность рабочей силы;
опережающий рост численности трудовых ресурсов по сравнению с количеством вновь создаваемых рабочих мест;

отсутствие достаточного количества постоянных рабочих мест для трудоустройства молодежи;

продолжающийся выпуск учреждениями профессионального образования различного уровня специалистов, не востребованных на рынке труда;

проблемы с направлением на профессиональное обучение отдельных социально-демографических групп населения (женщины, инвалиды).

Для оказания гражданам содействия в трудоустройстве и повышения их конкурентоспособности на рынке труда, обеспечения эффективного развития рынка труда в республике реализуется государственная программа Республики Дагестан «Содействие занятости населения», в рамках которой обеспечивается: трудоустройство безработных и ищущих работу граждан на; заявленные работодателями республики вакансии, трудоустройство граждан в другой местности, временная занятость несовершеннолетних граждан, граждан, испытывающих трудности в поиске работы, безработных граждан в возрасте от 18 до 20 лет, имеющих среднее профессиональное образование и ищущих работу впервые, проведение оплачиваемых общественных работ; содействие самозанятости безработных граждан;

профессиональная ориентация граждан в целях выбора сферы деятельности (профессии), трудоустройства, профессионального обучения;

психологическая поддержка и социальная адаптация безработных граждан;

профессиональное обучение и дополнительное профессиональное образование безработных граждан, а также женщин, находящихся в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста трех лет.

При этом, на ситуацию на рынке труда позитивное влияние окажет также развитие малого бизнеса, принятие на федеральном уровне законов и иных нормативных правовых актов в сфере занятости населения, предусматривающих более высокий уровень социальной поддержки безработных граждан.

Средняя заработная плата по субъекту составляет 19 600 руб. (оценка 2015 г.).

Сведения об уровне оплаты труда и занятости по видам деятельности представлена в таблице 2.

Таблица 2 – Среднемесячная заработная плата по видам экономической деятельности

Вид экономической деятельности	2013	2014
	Средняя заработная плата, тыс. руб.	Средняя заработная плата, тыс. руб.

Всего по экономике	17134,6	19359,2
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	7097,2	7899,0
Рыболовство, рыбоводство	12758,2	14005,3
Добыча полезных ископаемых	15305,9	18373,0
из нее:		
добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	18673,3	20826,6
добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических	9946,3	12643,5
Обрабатывающие производства	10931,4	13113,7

1.1.4 Жилищный комплекс

Состояние жилищного комплекса характеризуется следующими параметрами:

Жилищный фонд Республики Дагестан по состоянию на 01.01.2015 года составляет 52924,5 тыс. кв. м., в том числе общая площадь многоквартирных домов – 9939,9 тыс. кв. м. За период 2011-2014 гг. объём жилищного фонда Республики Дагестан увеличился на 9,5 %, при этом темпы роста многоквартирного фонда меньше темпов роста индивидуального жилья (9,2 % против 10,3 %). Всего за последние 3 года введено в эксплуатацию 4620,1 тыс. кв. м. жилья. Наиболее высокие объёмы строительства зафиксированы в 2013-2014 годах. Сохранение текущих темпов строительства жилья потребует рассмотрение возможностей ввода соответствующих инженерно-коммунальных мощностей для обеспечения уровня благоустройства жилищного фонда.

Так, в частности, по степени благоустройства жилищный фонд характеризуется следующими показателями (по состоянию на 1.01.2015 г.): общая площадь жилых помещений, оборудованная одновременно водопроводом, водоотведением (канализацией), отоплением, горячим водоснабжением, газом – 32,9%; 38,2 % жилищного фонда оборудовано центральным водоснабжением; 30 % – центральным водоотведением; 34,4 % – ГВС; 26,1 % – центральным теплоснабжением. Как видно, по некоторым позициям наблюдается снижение уровня благоустройства, однако это может быть объяснимо высокими темпами роста индивидуального жилья, который характеризуется высоким уровнем децентрализации (локализации) производства коммунальных услуг. Около 45 % жилищного фонда Республики Дагестан имеет износ более 30% и нуждается в капитальном ремонте.

В последние годы доля ветхого и аварийного жилищного фонда в общем объёме уменьшилась. В основном решение данной проблемы осуществляется в рамках реализации 185-ФЗ «О фонде содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства», республиканского и муниципальных бюджетов, а также собственников помещений в многоквартирных домах, требующих капитального ремонта. С целью сокращения числа аварийных многоквартирных домов и обеспечения безопасных условий проживания граждан на территории Республики Дагестан при поддержке ГК-Фонда содействия реформированию ЖКХ реализовывалась программа переселения

граждан из аварийного жилья. Реализация данной программы позволила муниципальным образованиям Республики Дагестан осуществить переселение граждан из аварийных многоквартирных домов. За период с 2008 года из аварийного жилья было переселено 8060 человек (2517 семей). В рамках программ переселения граждан из аварийных многоквартирных домов введены 127 многоквартирных домов общей площадью 123,2 тыс. кв. м жилья.

За период 2008-2014 гг. в рамках реализации республиканских адресных программ капитального ремонта многоквартирных домов за счет финансовых средств ГК-Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства, в Республике Дагестан отремонтировано 1083 многоквартирных дома общей площадью 2703,7 тыс. кв. м., в которых проживают 1 392 012 человек.

Основными проблемами жилищного комплекса являются:

1. Высокая изношенность и низкая энергоэффективность жилищного фонда и коммунальных сетей;
2. Слабое распространение практики установления индивидуальных для каждого дома размера платы за жилое помещение;
3. Слабое развитие конкуренции на рынке управляющих организаций, низкое качество услуг, предоставляемых ресурсоснабжающими организациями населению, наряду с высокой стоимостью этих услуг;
4. Неэффективное функционирование товариществ собственников жилья ТСЖ, обусловленное, в том числе, повсеместной пассивностью и низкой правовой грамотностью собственников.

В сфере жилищного комплекса Республики Дагестан реализуются следующие программы:

1. Республиканская адресная программа «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда в Республике Дагестан в 2013-2017 годах».
2. Республиканская адресная программа «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда с учетом необходимости развития малоэтажного жилищного строительства в Республике Дагестан в 2013-2017 годах»
3. Региональная программа по проведению капитального ремонта общего имущества в многоквартирных домах в Республике Дагестан на 2014-2040 годы.

К 2020 году (с 2015 по 2020 годы) ожидается ввод в эксплуатацию 13 887,0 тыс. кв. метров общей площади жилья, объектов социального значения, инженерной инфраструктуры и др.

Крупнейшими центрами жилищного строительства на перспективу будут являться:

1. Город Махачкала;
2. Город Каспийск;
3. Город Дербент.

1.1.5 Территориальное развитие

В период с 2016 по 2030 годы в регионе будут реализованы следующие проекты по развитию отдельных территорий Республики Дагестан:

1. Создание и развитие Махачкалинской агломерации;
2. Проект планировки под комплексную застройку территории бывшего ипподрома в г. Махачкала;
3. Создание особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Тюбе» на территории Кумторкалинского района;
4. Развитие моногородов Каспийск и Дагестанские Огни;
5. Создание и развитие индустриальных парков;
6. Создание на территории Республики Дагестан особой экономической зоны туристско-рекреационного типа;
7. Создание на территории моногородов Каспийск и Дагестанские Огни территорий опережающего развития.

Характеристики транспортных центров.

№ строки	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя	
			2013	2014
1	2	3	4	5
	<u>Махачкала</u>			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел	704,30	710,9
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	103,3	103,2
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	756,90	775,90
	<u>Хасавюрт</u>			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел.	134,60	136,9
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	9,8	10,3
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	74,20	78,40
	<u>Дербент</u>			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел.	120,10	121,3
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	12,66	12,7
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	56,80	76,60
	<u>Кизляр</u>			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел.	50,7	50,7
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	7,4	7,3
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	5,30	2,50
	<u>Кизилюрт</u>			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел.	44,50	45,6
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	5,38	5,55
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	10,20	9,30
	<u>Каспийск</u>			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел.	104,10	107,3
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	10,44	10,46
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	110,10	114,90
	<u>Избербаш</u>			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел.	56,20	56,9
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	4,5	4,6
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	42,10	43,00

	Буйнакск			
1	Численность постоянного населения	тыс. чел.	62,90	63,3
2	Среднесписочная численность работников организаций	тыс. чел.	6,6	6,2
3	Темпы жилищного строительства	тыс. м2	9,40	5,30

1.2 Ситуационный анализ условий реализации КПТО

1.2.1 Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО

SWOT-анализ условий реализации КПТО – это анализ сильных и слабых сторон направлений деятельности по транспортному обслуживанию населения, оценка возможностей и угроз на пути реализации КПТО.

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Осуществление финансовой поддержки субъектам Российской Федерации со стороны федерального центра. 2. Подготовка федеральным центром единой правовой базы по организации транспортного обслуживания населения. 3. Регулирование федеральными органами исполнительной власти ставок арендной платы пользования, текущего обслуживания, текущего и капитального ремонта, управления и эксплуатации подвижного состава, тарифов на использование железнодорожной инфраструктуры.	1. Неопределённость в оказании федеральным центром поддержки субъектам Российской Федерации при организации пригородного железнодорожного сообщения. 2. Отсутствие единого подхода в организации пригородного железнодорожного сообщения. 3. «Непрозрачность» при формировании ставок арендной платы пользования, текущего обслуживания, текущего и капитального ремонта, управления и эксплуатации подвижного состава. 4. Отсутствие бюджетных средств, необходимых для строительства, капитального ремонта и реконструкции автомобильных дорог областного, местного значения и оформления бесхозных дорог.
Возможности	Угрозы
1. Обеспечение транспортной доступности населения пригородным транспортом. 2. Развитие альтернативных способов передвижения населения. 3. Адекватное увеличение тарифа проезда пригородным железнодорожным и автомобильным транспортом.	1. Социальная напряжённость при проведении оптимизационных мероприятий по сокращению количества пригородных поездов и увеличению тарифа проезда с учётом роста экономически обоснованного размера. 2. Увеличение расходов из областного бюджета, направленных на возмещение недополученных доходов, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров пригородным железнодорожным транспортом. 3. Отсутствие у населения возможности передвижения и транспортной доступности.

1.2.2 Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта

Анализ возможных негативных факторов развития транспортной системы произведён на основе представленной в предыдущих разделах информации. Результаты сведены в таблицу 3.

Таблица 3 – Негативные факторы развития пригородного транспорта Республики Дагестан

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внешняя макросреда	- несовершенство федерального законодательства в сфере пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом; - сложные природно-климатические условия; - потребителями услуг остаются социальные группы населения с льготными условиями проезда на пригородном транспорте; - экономическая ситуация в Республике Дагестан и Российской Федерации; - отсутствие конкурентной среды на рынке перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом.
Среда влияния	- повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; - нехватка денежных средств в бюджете Республики Дагестан на финансирование пригородных пассажирских перевозок;
Внутренняя среда	- низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок; - высокий объём нелегальных и «серых» пригородных и межмуниципальных автобусных перевозок; - бюджетные ограничения финансирования пригородных пассажирских перевозок.

Ключевыми факторами, определяющими специфику развития транспорта и создающими условия для сохранения низкой эффективности пригородных перевозок, являются отсутствие должного финансирования пригородных перевозок как за счет средств федерального бюджета, так и средств республиканского бюджета Республики Дагестан.

Отсутствие на уровне Правительства Российской Федерации долгосрочных условий финансирования пригородных перевозок.

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

1.2.3 Возможности для развития пригородного транспорта

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

Таблица 4 - Возможности для развития пригородного транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	- общее повышение благосостояния населения за счёт общего эволюционного роста экономики России. - унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации;
Среда влияния	- оказание дополнительной финансовой поддержки из федерального бюджета на возмещение недополученных доходов, возникающих при государственном

	регулировании тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении; - реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Субъекта РФ - эффективная нормативно-правовая база Субъекта РФ, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания.
--	--

Пригородные пассажирские перевозки имеют широкий спектр возможностей для развития на средне- и долгосрочную перспективу.

Наиболее существенное позитивное влияние на транспортную отрасль окажут совершенствование нормативной правовой базы в сфере пригородных пассажирских перевозок, реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры, туризма и созданию территориальных кластеров.

1.3 Выводы

Общие условия для развития рынка пригородных перевозок в Республике Дагестан –позитивные.

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

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

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

2. Существующее состояние транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации в части пригородных пассажирских перевозок

2.1 Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

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

Основной объем пригородных перевозок выполняет автомобильный транспорт, на долю которого приходится более 90 % пассажиропотока.

Реестр пригородных перевозок представлен в таблице 5.

Таблица 5 – Реестр пригородных пассажирских сообщений

№ строки	Идентификатор (наименование) сообщения	Транспортные центры, включенные в сообщение	Протяженность сообщения, км		Социальная значимость
			воздушная	тарифная	
1	2	3	4	5	6
	<u>Железнодорожный транспорт</u>		0,00	0,00	
1.	Хасавюрт-Махачкала	Хасавюрт, Кизилюрт, Махачкала	80,2	82	социальный
2.	Махачкала-Дербент	Махачкала, Каспийск, Избербаш, Дагестанские Огни, Дербент	121	129	социальный
3.	Дербент-Граница (Азербайджанская Республика)	Дербент,	37	40	социальный
	<u>Автомобильный транспорт</u>				
1.	Дербент – Белиджи	Дербент	21,3	27	социальный
2.	Дербент – Берикей	Дербент	25,6	38	социальный
3.	Дербент – Дарваг	Дербент	18,7	40	социальный
4.	Дербент – Джибахни	Дербент	31,3	48	социальный
5.	Дербент – Джимикент	Дербент	28,8	32	социальный
6.	Дербент – Дружба	Дербент	31,7	42	социальный
7.	Дербент– Дюбек	Дербент	26,9	42	социальный
8.	Дербент – Ерсй	Дербент	22,9	43	социальный
9.	Дербент – Зизик	Дербент	35,4	48	социальный
10.	Дербент - Маджалис	Дербент	38,5	49	социальный
11.	Дербент – Мамедкала	Дербент	18,5	24	социальный
12.	Дербент – с/х "Оборона"	Дербент	15,5	30	социальный
13.	Дербент – Даг. Огни	Дербент	10	14	социальный

14.	Дербент – Сиртыч	Дербент	25,5	32	социальный
15.	Дербент – Татляр	Дербент	26,8	33	социальный
16.	Дербент – Чулат	Дербент	22,7	42	социальный
17.	Дербент – Чухверикент	Дербент	29,6	31	социальный
18.	Куллар – Белиджи	Дербент	6	6	социальный
19.	Буйнакск – Апши	Буйнакск	23,4	33	социальный
20.	Буйнакск – В. Дженгутай	Буйнакск	18,4	22	социальный
21.	Буйнакск – В. Казанище	Буйнакск	9,44	13	социальный
22.	Буйнакск – Каранай	Буйнакск	17,3	23	социальный
23.	Буйнакск – Дубки	Буйнакск	32,2	42	социальный
24.	Буйнакск – Махачкала	Буйнакск	34,7	36	социальный
25.	Буйнакск – Н. Дженгутай	Буйнакск	16,8	19	социальный
26.	Буйнакск – Н. Казанище	Буйнакск	7,22	9	социальный
27.	Буйнакск – Новый Чиркей	Буйнакск	37,4	23	социальный
28.	Буйнакск – Ишкарты	Буйнакск	13,8	16	социальный
29.	Буйнакск – Новый Кумух	Буйнакск	7	7	социальный
30.	Буйнакск – Эрпели	Буйнакск	11,7	14	социальный
31.	Буйнакск – Халимбекаул	Буйнакск	3,8	13	социальный
32.	Каспийск – Аэропорт	Каспийск	4,5	10	социальный
33.	Каспийск – Махачкала	Каспийск	15	25	социальный
34.	Каспийск – Дачи	Каспийск	8	8	социальный
35.	Алхаджикент – Избербаш	Избербаш	25,4	43	социальный
36.	Избербаш – Кичигамри	Избербаш	31,4	47	социальный
37.	Избербаш – Мюрего	Избербаш	23,4	32	социальный
38.	Избербаш – Башлыкент	Избербаш	34,4	50	социальный
39.	Избербаш – Сагаси Дейбук	Избербаш	7	7	социальный
40.	Избербаш – Утамыш	Избербаш	20,6	26	социальный
41.	Алхаджикент – Новокаякент	Избербаш	17	33	социальный
42.	Ленинаул – Хасавюрт	Хасавюрт	17	24	социальный
43.	Ленинаул – Дылым	Хасавюрт	5,75	15	социальный
44.	Кизилюрт – Аджидада	Кизилюрт	18,8	22	социальный
45.	Кизилюрт – Акнада	Кизилюрт	19,7	37	социальный
46.	Кизилюрт – Дагэлектроавтомат	Кизилюрт	4,15	10	социальный
47.	Кизилюрт – Самилах	Кизилюрт	19,7	25	социальный
48.	Кизилюрт – К. Маркса	Кизилюрт	38	38	социальный
49.	Кизилюрт – Нечаевка	Кизилюрт	8	12	социальный

50.	Кизилорт – Новый Черкей	Кизилорт	15,5	23	социальный
51.	Кизилорт – Султаниянгиюрт	Кизилорт	8	8	социальный
52.	Кизилорт – Дубки	Кизилорт	20,3	42	социальный
53.	Кизилорт – Хасавюрт	Хасавюрт, Кизилорт,	23,4	27	социальный
54.	Кизилорт – Чонтаул	Кизилорт	11,2	21	социальный
55.	Кизилорт – Шамхал-Янгиюрт	Кизилорт	30,4	38	социальный
56.	Кизилорт – Шушановка	Кизилорт	8,86	15	социальный
57.	Кизилорт – Темираул	Кизилорт	6,78	15	социальный
58.	Кизляр – Александрийская	Кизляр	33,3	45	социальный
59.	Кизляр – А. Невское	Кизляр	15,9	22	социальный
60.	Кизляр –Б. Арешевка	Кизляр	32,7	35	социальный
61.	Кизляр –М. Арешевка	Кизляр	20,7	24	социальный
62.	Кизляр – Бондареновское	Кизляр	9,7	12	социальный
63.	Кизляр –Заречное	Кизляр	14,8	19	социальный
64.	Кизляр –КЭАЗ	Кизляр	15,9	19	социальный
65.	Кизляр – новокрестьяновское	Кизляр	13	17	социальный
66.	Кизляр – новомонастырское	Кизляр	9,4	14	социальный
67.	Кизляр –Некрасовка	Кизляр	18,7	29	социальный
68.	Кизляр – Новоромановка	Кизляр	13,7	21	социальный
69.	Кизляр – Новогеоргиевка	Кизляр	11,5	17	социальный
70.	Кизляр – Огузер	Кизляр	35,1	48	социальный
71.	Кизляр – Урицкого	Кизляр	8,3	12	социальный
72.	Кизляр – Цветковка	Кизляр	13,3	16	социальный
73.	Махачкала – Шамхал-Янгиюрт	Махачкала	41,1	50	социальный
74.	Махачкала –Учкент	Махачкала	36,4	35	социальный
75.	Махачкала –Кривая Балка	Махачкала	23,8	28	социальный
76.	Махачкала –Стальское	Махачкала	49,4	48	социальный
77.	Махачкала – Сулак	Махачкала	32,1	40	социальный
78.	Махачкала –Тюбе	Махачкала	19,4	31	социальный
79.	Махачкала – Шамхал	Махачкала	15,6	26	социальный
80.	Махачкала – Богатыревка	Махачкала	18,2	32	социальный
81.	Махачкала – Шамхал-Термен	Махачкала	16,5	22	социальный
82.	Махачкала – Новохушет	Махачкала	11,2	14	социальный
83.	Махачкала – Новый Черкей	Махачкала	41,6	44	социальный

84.	Махачкала – Алмало	Махачкала	26,4	22	социальный
85.	Хасавюрт – Хамзаярт	Хасавюрт	39,2	50	социальный
86.	Хасавюрт – Нурадилова	Хасавюрт	11,4	19	социальный
87.	Хасавюрт –Кондараул	Хасавюрт	10,6	17	социальный
88.	Хасавюрт –Чапаево	Хасавюрт	17,4	30	социальный
89.	Хасавюрт –Бабаярт	Хасавюрт	42,3	49	социальный
90.	Хасавюрт –Алмак	Хасавюрт	29	50	социальный
91.	Хасавюрт – Ибрагимотар	Хасавюрт	36,6	49	социальный
92.	Хасавюрт –Чонтаул	Хасавюрт	22,8	33	социальный
93.	Хасавюрт –Аксай	Хасавюрт	18,2	22	социальный
94.	Хасавюрт –Хамавюрт	Хасавюрт	13,5	20	социальный
95.	Хасавюрт –Хубар	Хасавюрт	25,6	43	социальный
96.	Хасавюрт – Покровское	Хасавюрт	7,5	12	социальный
97.	Хасавюрт – Новокуруш	Хасавюрт	20,6	26	социальный
98.	Хасавюрт – Эндирейаул	Хасавюрт	9,1	17	социальный
99.	Хасавюрт –Адилъотар	Хасавюрт	24,7	34	социальный
100.	Хасавюрт –Ботаярт	Хасавюрт	10,6	15	социальный
101.	Хасавюрт –Байрамаул	Хасавюрт	12,5	23	социальный
102.	Хасавюрт –Кизилюрт	Хасавюрт	23,5	27	социальный
103.	Хасавюрт –Костек	Хасавюрт	23,7	29	социальный
104.	Хасавюрт –Муцалаул	Хасавюрт	11,6	18	социальный
105.	Хасавюрт –Темираул	Хасавюрт	19,1	32	социальный
106.	Хасавюрт – Борагангечув	Хасавюрт	13,4	18	социальный
107.	Хасавюрт –Карланюрт	Хасавюрт	4,9	10	социальный
108.	Арани – Ахалчи		8,57	14	социальный
109.	Арани –Батлаич		2,5	3	социальный
110.	Арани –Буцра		5,17	18	социальный
111.	Арани –Гоцатль		14,8	26	социальный
112.	Арани –Гонох		2,77	6	социальный
113.	Арани –Ново-Амуши		21,4	42	социальный
114.	Арани – Обода		5	6	социальный
115.	Арани –Орота		19	33	социальный
116.	Арани –Сиух		15,2	21	социальный
117.	Арани –Тлайлух		17,8	40	социальный
118.	Арани –Уздалросо		13,5	37	социальный
119.	Арани –Хариколо		7,13	15	социальный
120.	Арани – Хунзах		2	3	социальный
121.	Гочоб - Цуриб		14,1	25	социальный
122.	Арани - Тануси		1,5	8	социальный
123.	Каспийск каменный карьер-Махачкала	Каспийск, Махачкала	15	25	социальный

124.	Каспийск АС-Махачкала Узбек-городок	Каспийск,-Махачкала	15	20	социальный
125.	Махачкала – Карабудахкент	Махачкала	30,8	35	социальный
126.	Махачкала - Манас	Махачкала	32,4	30	социальный
127.	Махачкала - Буйнакс	Махачкала, Буйнакс	32,5	36	социальный
128.	Каспийск - Карабудахкент	Каспийск	21	34	социальный
129.	Избербаш - Каспийск	Избербаш	41	54	социальный
130.	Манас- Каспийск	Каспийск	19	22	социальный

Социально значимыми перевозками признаются перевозки пассажиров в регулярном сообщении, оказывающие влияние на социально-экономическое положение поселений и организуемые в целях обеспечения доступного уровня тарифов и возможности свободного передвижения населения.

2.1.1 Железнодорожный транспорт

Территория Республики Дагестан обслуживается Северо-Кавказской железной дорогой протяженность которой - 771 км.

Эксплуатационная длина дороги составляет 266 км.

Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Республики Дагестан осуществляет пассажирская компания - ОАО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» (далее - ОАО «СКППК»)

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности ОАО «СКППК» приведены в таблице 6 и на рисунке 1.

Таблица 6 Техничко-эксплуатационных показатели работы железнодорожного транспорта по пригородным сообщениям

№ 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	Хасав-Юрт - Махачкала	1	82	2,483**	7 250**	239 440	1 813**
2	Махачкала - Дербент	1	129	3,583**	10 462**	376 680	2 616**
3	Дербент - Граница	2	40	1,417**	8 275**	233 600	2 069**

* в среднем в год (365 дней)

** - Значения показателей изменены в соответствии с замечаниями Рабочей комиссии Минтранса России (приложение №134 протокола от 18.03.2016 г. № 20).



Рисунок 1 - Схема транспортного обслуживания Республики Дагестан в части пригородных железнодорожных перевозок.

2.1.2 Автомобильный транспорт

Протяженность автомобильных дорог Республика Дагестан федерального значения составляет 642 км и 2 811 км регионального и межмуниципального значения.

Из общей протяженности дорог регионального и межмуниципального значения 1 804 км имеют асфальтобетонное покрытие, остальные 1 007 км - дороги с гравийным и грунтовым покрытием.

Состояние автодорог регионального и межмуниципального значения можно охарактеризовать как удовлетворительное.

Общее количество мостов 581 штук, из них деревянных-10 штук.

Общие сведения об автодорогах Республики Дагестан представлены в таблице 7.

Таблица 7 – Общие сведения об автодорогах Республики Дагестан

№ строки	Наименование автомобильных дорог, индекс и значения (федеральная, республиканская и межмуниципальная)	Протяженность в границах субъекта	Техническая категория	Основные виды покрытия	Состояние
1	2	3	4	5	6
Федерального значения					
1.	Р 217 «КАВКАЗ»	271,6	I. II	асфальтобетон	хорошее
2.	Р 215 «Астрахань – Махачкала»	269,424	II, III	асфальтобетон	хорошее
3.	А 167 «Кочубей – Нефтекумск – Минводы»	95,830	III	асфальтобетон	хорошее
4.	Подъезд к г. Махачкала через а/д. «КАВКАЗ»	5,2	III	асфальтобетон	хорошее
Республиканского и межмуниципального значения					
1.	82 ОП РЗ 82К-001 Кизляр – Терекли – Мектеб – граница Ставропольского края	115	III. IV	асфальтобетон	удовлт.
2.	82 ОП РЗ 82К-002 Ставрополь – Прохладный – Моздок – Кизляр – Крайновка	77	III	асфальтобетон	удовлт.
3.	82 ОП РЗ 82К-003 Хасавюрт – Бабаюрт	45	III	асфальтобетон	удовлт.
4.	82 ОП РЗ 82К-004 Буйнакск – Кизилюрт	49	II. III	асфальтобетон	удовлт.
5.	82 ОП РЗ 82К-005 Махачкала – Буйнакск – Левашин – В.Гуниб	152	II.III.IV.V	асфальтобетон	удовлт.
6.	82 ОП РЗ 82К-006 Хасавюрт – Гребенская	36	III	асфальтобетон	удовлт.
7.	82 ОП РЗ 82К-007 Хасавюрт – Тлох	113	III. IV	асфальтобетон	удовлт.
8.	82 ОП РЗ 82К-008 Грозный – Ботлих – Хунзах – Араканская	139	IV.V	асфальтобетон	удовлт.

	площадка (на участке км95+00 – км230,464)				
9.	82 ОП РЗ 82К-009 Мамраш – Ташкапур – Араканский мост	208	III.IV.V	асфальтобетон	удовлт.
10.	82 ОП РЗ 82К-010 Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал	136,0	IV.V	гравий	удовлт.
11.	82 ОП РЗ 82К-011 Манас – Сергокала – Первомайское	64	II.III	асфальтобетон	удовлт.
12.	82 ОП РЗ 82К-012 Леваши – Сергокала	38	III	асфальтобетон	удовлт.
13.	82 ОП РЗ 82К-013 Леваши – Акуша – Уркарах – Маджалис – Мамедкала	146	III.IV	асфальтобетон	удовлт.
14.	82 ОП РЗ 82К-014 Каспийск – Аэропорт	6,4	III	асфальтобетон	хорошее
15.	82 ОП РЗ 82К-015 Обьезд г. Махачкала через пос. Талги	22	III	асфальтобетон	удовлт.
16.	82 ОП РЗ 82К-016 Магарамкент – Ахты – Рутул	101,0	III.IV	асфальтобетон	удовлт.
17.	82 ОП РЗ 82К-017 Бабаюрт – Гребенская	40	III	асфальтобетон	удовлт.
18.	82 ОП РЗ 82К-018 Дербент – Хучни – Хив	87,0	III.IV.V	асфальтобетон	удовлт.
19.	82 ОП РЗ 82К-019 Касумкент – Курах	46	IV.V	асфальтобетон	хорошее
20.	82 ОП РЗ 82К-020 Мамедкала – Хучни	29	IV	асфальтобетон	удовлт.
21.	82 ОП РЗ 82К-021 Хасавюрт – Новолакское	15	III	асфальтобетон	хорошее
22.	82 ОП РЗ 82К-022 Ботаюрт – Львовский I	33	III	асфальтобетон	удовлт.
23.	82 ОП РЗ 82К-023 Араканская площадка – Унцукуль – Сагринский мост	57	IV	гравий	удовлт.
24.	82 ОП РЗ 82К-024 Карабудахкент – Н . Дженгутай	38	III	асфальтобетон	удовлт.
25.	82 ОП РЗ 82К-025 Гуниб – Цуриб	28,0	IV	асфальтобетон	хорошее
26.	82 ОП РЗ 82К-026 Урма – Губден	30	III.IV	асфальтобетон	хорошее
27.	82 ОП РЗ 82К-027 Ахты – Детский санаторий	6	IV	асфальтобетон	удовлт.
28.	82 ОП РЗ 82К-028 Ботлих – Карата	20	V	гравий	удовлт.
29.	82 ОП РЗ 82К-029 Муни – Агвали	30	IV	гравий	удовлт.
30.	82 ОП РЗ 82К-030 Цудахар – Акуша	17	IV	асфальтобетон	удовлт.
31.	82 ОП РЗ 82К-031 Тлядал – Бежта – Кидеро	31	V	гравий	удовлт.
32.	82 ОП РЗ 82К-032 Буйнакск – Терменлик	12	IV	гравий	удовлт.
33.	82 ОП РЗ 82К-033 Анцух –	12	IV	гравий	удовлт.

	Тлярата				
34.	82 ОП РЗ 82К-034 Автодорога «Буйнакск – Кизилюрт» – Н. Чиркей через с. Дубки	35,2	IV	асфальтобетон	удовлт.
35.	82 ОП РЗ 82К-035 Гергебиль – автодорога «Махачкала – В. Гуниб» через с. Курми	9	IV	гравий	удовлт.
36.	82 ОП РЗ 82К-036 Чалда – Карадах	9,6	IV	асфальтобетон	удовлт.
37.	82 ОП РЗ 82К-037 Махачкала – Аэропорт с подъездом к г. Каспийску	16,4	I	асфальтобетон	хорошее
38.	82 ОП РЗ 82К-038 Буйнакск – Гимры – Чирката	52,0	III.IV	асфальтобетон	удовлт.
39.	82 ОП РЗ 82К-039 Обход с. Леваши	3,7	III	асфальтобетон	удовлт.
40.	82 ОП РЗ 82К-040 Объезд с. Леваши через с. Карлабко	12	IV	асфальтобетон	удовлт.
41.	82 ОП РЗ 82К-041 Ново-Гапцах – Тагиркент – Ялама	33	IV	асфальтобетон	удовлт.
42.	82 ОП РЗ 82К-042 Подъезды от автодороги «Кавказ» к курорту «Каякент» к станции Белиджи	6,4	III	асфальтобетон	удовлт.
43.	82 ОП РЗ 82К-043 Подъезд от автодороги «Хасавюрт – Тлох» к с. Мехельта	4	IV	асфальтобетон	хорошее
44.	82 ОП РЗ 82К-044 Подъезд от автодороги «Махачкала – Аэропорт» к спорткомплексу «Хазар»	0,7	III	асфальтобетон	хорошее
45.	82 ОП РЗ 82К-045 Махачкала – Красноармейское	2,4	III	асфальтобетон	удовлт.
46.	82 ОП РЗ 82 К-046 Дылым – Инчха - Миатли	15	IV	гравий	удовлт.
47.	82 ОП РЗ 82К-047 Манас – Зеленоморск – Аэропорт	14	IV	асфальтобетон	удовлт.
48.	82 ОП РЗ 82К-048 ФАД «Кавказ» - Шамхал - Красноармейское	16,6	IV	асфальтобетон	удовлт.
49.	82 ОП РЗ 82К-049 Татаюрт – Новая Коса	27	IV	гравий	удовлт.
50.	82 ОП РЗ 82К-050 ФАД «Кавказ» - Алмало – Шамхал-Янги-Юрт	32	IV	асфальтобетон	удовлт.
51.	82 ОП РЗ 82К-051 Обход с. Манаскент с подъездом к санаторию Каспий	8,8	IV	асфальтобетон	удовлт.
52.	82 ОП МЗ 82Н-001 Кизилюрт – Шамхалянгиюрт – Сулак	58	IV	асфальтобетон	удовлт.
53.	82 ОП МЗ 82Н-002 Агвали – Шаури – Кидеро	76	V	гравий	удовлт.
54.	82 ОП МЗ 82Н-003 ГлавСулак – Н. Коса – Старотеречное – Крайновка	81	IV	гравий	удовлт.

55.	82 ОП МЗ 82Н-004 Мехельта – Гагатли	33	V	гравий	удовлт.
56.	82 ОП МЗ 82Н-005 Кизилюрт – Костек	21	IV	асфальтобетон	удовлт.
57.	82 ОП МЗ 82Н-006«Кавказ» – Сиртыч – Татиль	47	IV.V	гравий	удовлт.
58.	82 ОП МЗ 82Н-007 Гуниб – Кумух	49	IV	гравий	удовлт.
59.	82 ОП МЗ 82Н-008 Кизляр – Комсомольский – Рассвет – Карабаглы	33	IV	асфальтобетон	удовлт.
60.	82 ОП МЗ 82Н-009 Новокули – Ножавюрт	12,4	IV	гравий	удовлт.
61.	82 ОП МЗ 82Н-010 Кизляр – Тушиловка – ФАД Астрахань-Махачкала	98	IV	гравий	удовлт.
62.	82 ОП МЗ 82Н-011 Куркент – Карчаг - Сиртыч	23	IV	гравий	удовлт.

Реестр автобусных маршрутов представлен в таблице 8.

Таблица 8 - Реестр автобусных маршрутов Республики Дагестан

№ строки	Наименование маршрута	Трасса следования маршрута	Протяжённость маршрута, км	Регулярность	Количество рейсов в сутки (оборотных)
1.	Дербент – Белиджи	Дербент	27	ежедневно	28
2.	Дербент – Берикей	Дербент	38	ежедневно	4
3.	Дербент – Дарваг	Дербент	40	ежедневно	2
4.	Дербент – Джибахни	Дербент	48	ежедневно	1
5.	Дербент – Джимикент	Дербент	32	ежедневно	2
6.	Дербент – Дружба	Дербент	42	ежедневно	3
7.	Дербент– Дюбек	Дербент	42	ежедневно	2
8.	Дербент – Ерси	Дербент	43	ежедневно	2
9.	Дербент – Зизик	Дербент	48	ежедневно	3
10.	Дербент - Маджалис	Дербент	49	ежедневно	2
11.	Дербент – Мамедкала	Дербент	24	ежедневно	6
12.	Дербент – с/х "Оборона"	Дербент	30	ежедневно	2
13.	Дербент – Даг. Огни	Дербент	14	ежедневно	41
14.	Дербент – Сиртыч	Дербент	32	ежедневно	2
15.	Дербент – Татляр	Дербент	33	ежедневно	3
16.	Дербент – Чулат	Дербент	42	ежедневно	1
17.	Дербент – Чухверикент	Дербент	31	ежедневно	2
18.	Куллар – Белиджи	Дербент	6	ежедневно	14
19.	Буйнакск – Апши	Буйнакск	33	ежедневно	3
20.	Буйнакск – В. Дженгутай	Буйнакск	22	ежедневно	5
21.	Буйнакск – В. Казанище	Буйнакск	13	ежедневно	8

22.	Буйнакск – Каранай	Буйнакск	23	ежедневно	3
23.	Буйнакск – Дубки	Буйнакск	42	ежедневно	4
24.	Буйнакск – Махачкала	Буйнакск	36	ежедневно	40
25.	Буйнакск – Н. Дженгутай	Буйнакск	19	ежедневно	7
26.	Буйнакск – Н. Казанище	Буйнакск	9	ежедневно	22
27.	Буйнакск – Новый Чиркей	Буйнакск	23	ежедневно	3
28.	Буйнакск – Ишкарты	Буйнакск	16	ежедневно	5
29.	Буйнакск – Новый Кумух	Буйнакск	7	ежедневно	5
30.	Буйнакск – Эрпели	Буйнакск	14	ежедневно	5
31.	Буйнакск – Халимбекаул	Буйнакск	13	ежедневно	10
32.	Каспийск – Аэропорт	Каспийск	10	ежедневно	12
33.	Каспийск – Махачкала	Каспийск	25	ежедневно	40
34.	Каспийск – Дачи	Каспийск	8	ежедневно	11
35.	Алхаджикент – Избербаш	Избербаш	43	ежедневно	6
36.	Избербаш – Кичигамри	Избербаш	47	ежедневно	3
37.	Избербаш – Мюрего	Избербаш	32	ежедневно	6
38.	Избербаш – Башлыкент	Избербаш	50	ежедневно	3
39.	Избербаш – Сагаси Дейбук	Избербаш	7	ежедневно	13
40.	Избербаш – Утамыш	Избербаш	26	ежедневно	3
41.	Алхаджикент – Новокаякент	Избербаш	33	ежедневно	2
42.	Ленинаул – Хасавюрт	Хасавюрт	24	ежедневно	14
43.	Ленинаул – Дылым	Хасавюрт	15	ежедневно	10
44.	Кизилюрт – Аджидада	Кизилюрт	22	ежедневно	3
45.	Кизилюрт – Акнада	Кизилюрт	37	ежедневно	5
46.	Кизилюрт – Дагэлектровтомат	Кизилюрт	10	ежедневно	12
47.	Кизилюрт – Самилах	Кизилюрт	25	ежедневно	2
48.	Кизилюрт – К. Маркса	Кизилюрт	38	ежедневно	3
49.	Кизилюрт – Нечаевка	Кизилюрт	12	ежедневно	8
50.	Кизилюрт – Новый Черкей	Кизилюрт	23	ежедневно	4
51.	Кизилюрт – Султанянгиюрт	Кизилюрт	8	ежедневно	8
52.	Кизилюрт – Дубки	Кизилюрт	42	ежедневно	2
53.	Кизилюрт – Хасавюрт	Хасавюрт, Кизилюрт,	27	ежедневно	11
54.	Кизилюрт – Чонтаул	Кизилюрт	21	ежедневно	5
55.	Кизилюрт – Шамхал- Янгиюрт	Кизилюрт	38	ежедневно	4
56.	Кизилюрт – Шушановка	Кизилюрт	15	ежедневно	4
57.	Кизилюрт – Темираул	Кизилюрт	15	ежедневно	4
58.	Кизляр – Александровская	Кизляр	45	ежедневно	4
59.	Кизляр – А. Невское	Кизляр	22	ежедневно	6
60.	Кизляр – Б. Арешевка	Кизляр	35	ежедневно	2
61.	Кизляр – М. Арешевка	Кизляр	24	ежедневно	2

62.	Кизляр –Бондареновское	Кизляр	12	ежедневно	16
63.	Кизляр –Заречное	Кизляр	19	ежедневно	3
64.	Кизляр –КЭАЗ	Кизляр	19	ежедневно	6
65.	Кизляр – новокрестьяновское	Кизляр	17	ежедневно	4
66.	Кизляр – новомонастырское	Кизляр	14	ежедневно	4
67.	Кизляр –Некрасовка	Кизляр	29	ежедневно	3
68.	Кизляр –Новоромановка	Кизляр	21	ежедневно	5
69.	Кизляр –Новогеоргиевка	Кизляр	17	ежедневно	14
70.	Кизляр – Огузер	Кизляр	48	ежедневно	1
71.	Кизляр – Урицкого	Кизляр	12	ежедневно	8
72.	Кизляр – Цветковка	Кизляр	16	ежедневно	7
73.	Махачкала – Шамхал-Янгиюрт	Махачкала	50	ежедневно	2
74.	Махачкала –Учкент	Махачкала	35	ежедневно	2
75.	Махачкала –Кривая Балка	Махачкала	28	ежедневно	5
76.	Махачкала –Стальское	Махачкала	48	ежедневно	2
77.	Махачкала – Сулак	Махачкала	40	ежедневно	6
78.	Махачкала –Тюбе	Махачкала	31	ежедневно	12
79.	Махачкала – Шамхал	Махачкала	26	ежедневно	4
80.	Махачкала – Богатыревка	Махачкала	32	ежедневно	5
81.	Махачкала – Шамхал-Термен	Махачкала	22	ежедневно	5
82.	Махачкала – Новохушет	Махачкала	14	ежедневно	12
83.	Махачкала – Новый Черкей	Махачкала	44	ежедневно	3
84.	Махачкала – Алмало	Махачкала	22	ежедневно	6
85.	Хасавюрт – Хамзаюрт	Хасавюрт	50	ежедневно	1
86.	Хасавюрт –Нурадилова	Хасавюрт	19	ежедневно	5
87.	Хасавюрт –Кондараул	Хасавюрт	17	ежедневно	3
88.	Хасавюрт –Чапаево	Хасавюрт	30	ежедневно	3
89.	Хасавюрт –Бабаюрт	Хасавюрт	49	ежедневно	3
90.	Хасавюрт –Алмак	Хасавюрт	50	ежедневно	1
91.	Хасавюрт –Ибрагимотар	Хасавюрт	49	ежедневно	1
92.	Хасавюрт –Чонтаул	Хасавюрт	33	ежедневно	2
93.	Хасавюрт –Аксай	Хасавюрт	22	ежедневно	3
94.	Хасавюрт –Хамавюрт	Хасавюрт	20	ежедневно	2
95.	Хасавюрт –Хубар	Хасавюрт	43	ежедневно	3
96.	Хасавюрт –Покровское	Хасавюрт	12	ежедневно	12
97.	Хасавюрт –Новокуруш	Хасавюрт	26	ежедневно	10
98.	Хасавюрт –Эндирейаул	Хасавюрт	17	ежедневно	7
99.	Хасавюрт –Адильотар	Хасавюрт	34	ежедневно	5
100.	Хасавюрт –Ботаюрт	Хасавюрт	15	ежедневно	3
101.	Хасавюрт –Байрамаул	Хасавюрт	23	ежедневно	2
102.	Хасавюрт –Кизилюрт	Хасавюрт	27	ежедневно	18

103.	Хасавюрт –Костек	Хасавюрт	29	ежедневно	5
104.	Хасавюрт –Муцалаул	Хасавюрт	18	ежедневно	2
105.	Хасавюрт –Темираул	Хасавюрт	32	ежедневно	4
106.	Хасавюрт –Борагангечув	Хасавюрт	18	ежедневно	1
107.	Хасавюрт –Карланюрт	Хасавюрт	10	ежедневно	4
108.	Арани – Ахалчи	Высокогорный	14	ежедневно	3
109.	Арани –Батлаич	Высокогорный	3	ежедневно	2
110.	Арани –Буцра	Высокогорный	18	ежедневно	2
111.	Арани –Гоцатль	Высокогорный	26	ежедневно	1
112.	Арани –Гонох	Высокогорный	6	ежедневно	1
113.	Арани –Ново-Амуши	Высокогорный	42	ежедневно	1
114.	Арани – Обода	Высокогорный	6	ежедневно	2
115.	Арани –Орота	Высокогорный	33	ежедневно	1
116.	Арани –Сиух	Высокогорный	21	ежедневно	1
117.	Арани –Тлайлух	Высокогорный	40	ежедневно	1
118.	Арани –Уздалросо	Высокогорный	37	ежедневно	1
119.	Арани –Хариколо	Высокогорный	15	ежедневно	2
120.	Арани – Хунзах	Высокогорный	3	ежедневно	21
121.	Гочоб - Цуриб	Высокогорный	25	ежедневно	2
122.	Арани - Тануси	Высокогорный	8	ежедневно	2
123.	Каспийск каменный карьер-Махачкала	Каспийск, Махачкала	25	ежедневно	30
124.	Каспийск АС-Махачкала Узбек- городок	Каспийск, Махачкала	20	ежедневно	30
125.	Махачкала – Карабудахкент	Махачкала	35	ежедневно	3
126.	Махачкала - Манас	Махачкала	30	ежедневно	3
127.	Махачкала - Буйнакс	Махачкала, Буйнакс	36	ежедневно	30
128.	Каспийск - Карабудахкент	Каспийск	34	ежедневно	3
129.	Избербаш - Каспийск	Избербаш	54	ежедневно	2
130.	Манас- Каспийск	Каспийск	22	ежедневно	6

Перевозка пассажиров в пригородном сообщении осуществляется автобусами малой и средней вместимости.

По данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан, общий автомобильный пассажиропоток общественного транспорта по всем сообщениям за 2014 год составил 243,6 млн. пассажиров (данные по полному кругу предприятий автомобильного транспорта с учетом дорасчета на неформальную деятельность).

В Республике Дагестан реализуется комплекс мер по оказанию государственной поддержки транспортных организаций и перевозчиков в целях обеспечения социально-значимых пассажирских перевозок. В 2014 году на указанные мероприятия бюджетом было предусмотрено 44,2 млн. руб, профинансировано 26,5 млн. руб.

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 «СКППК»,
3. отчетность предприятий автотранспортного комплекса.

Параметры внутрирегионального транспортного баланса в существующих условиях сведены в таблицу 9.

Таблица 9 – Внутрорегиональный транспортный баланс в существующих (2014 г.) условиях

№ строки	Сообщение	Протяжённость, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Уровень транспортного обслуживания (обеспечивается /не обеспечивается)
			Всего, тыс. пасс./год	Пиковый *, пасс./час				в часы «пик»	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	1	7	8	9	10
Железнодорожный транспорт										
1.	Хасавюрт-Махачкала	82	57,0	15	№№ 6604; 6605	ежедневно	1			обеспечивается
2.	Махачкала-Дербент	129	71,9	10	№№ 6691; 6696	ежедневно	1			обеспечивается
3.	Дербент-Граница (Азербайджанская Республика)	40	101,7	17	№№ 6803; 6827; 6804; 6826	ежедневно	2			обеспечивается
Автомобильный транспорт										
1.	Дербент – Белиджи	27	37,2		пригород	ежедневно	28			обеспечивается
2.	Дербент – Берикей	38	21,6		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
3.	Дербент – Дарваг	40	10,8		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
4.	Дербент – Джибахни	48	5,4		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
5.	Дербент – Джимикент	32	10,8		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
6.	Дербент – Дружба	42	16,2		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
7.	Дербент– Дюбек	42	9,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается

8.	Дербент – Ерси	43	21,6		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
9.	Дербент – Зизик	48	18,421		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
10.	Дербент - Маджалис	49	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
11.	Дербент – Мамедкала	24	47,52		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается
12.	Дербент – с/х "Оборона"	30	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
13.	Дербент – Даг. Огни	14	21,648		пригород	ежедневно	41,00			обеспечивается
14.	Дербент – Сиртыч	32	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
15.	Дербент – Татляр	33	23,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
16.	Дербент – Чулат	42	3,96		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
17.	Дербент – Чухверикент	31	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
18.	Куллар – Белиджи	6	23,523		пригород	ежедневно	14,00			обеспечивается
19.	Буйнакск – Апши	33	14,528		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
20.	Буйнакск – В. Дженгутай	22	28,563		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
21.	Буйнакск – В. Казанище	13	28,632		пригород	ежедневно	8,00			обеспечивается
22.	Буйнакск – Каранай	23	17,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
23.	Буйнакск – Дубки	42	20,158		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
24.	Буйнакск – Махачкала	36	316,8		пригород	ежедневно	40,00			обеспечивается
25.	Буйнакск – Н. Дженгутай	19	24,523		пригород	ежедневно	7,00			обеспечивается
26.	Буйнакск – Н. Казанище	9	39,45		пригород	ежедневно	22,00			обеспечивается

27.	Буйнакск – Новый Чиркей	23	21,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
28.	Буйнакск – Ишкарты	16	28,6		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
29.	Буйнакск – Новый Кумух	7	29,4		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
30.	Буйнакск – Эрпели	14	25,126		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
31.	Буйнакск – Халимбекаул	13	22,457		пригород	ежедневно	10,00			обеспечивается
32.	Каспийск – Аэропорт	10	17,562		пригород	ежедневно	12,00			обеспечивается
33.	Каспийск – Махачкала	25	158,4		пригород	ежедневно	40,00			обеспечивается
34.	Каспийск – Дачи	8	18,245		пригород	ежедневно	11,00			обеспечивается
35.	Алхаджикент – Избербаш	43	23,76		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается
36.	Избербаш – Кичигамри	47	14,234		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
37.	Избербаш – Мюрего	32	26,841		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается
38.	Избербаш – Башлыкент	50	10,256		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
39.	Избербаш – Сагаси Дейбук	7	12,461		пригород	ежедневно	13,00			обеспечивается
40.	Избербаш – Утамыш	26	10,253		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
41.	Алхаджикент – Новокаякент	33	11,425		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
42.	Ленинаул – Хасавюрт	24	24,521		пригород	ежедневно	14,00			обеспечивается
43.	Ленинаул – Дылым	15	10,254		пригород	ежедневно	10,00			обеспечивается
44.	Кизилюрт – Аджидада	22	16,36		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
45.	Кизилюрт – Акнада	37	21,123		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается

46.	Кизилюрт – Дагэлектроавтомат	10	17,521		пригород	ежедневно	12,00			обеспечивается
47.	Кизилюрт – Самилах	25	11,253		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
48.	Кизилюрт – К. Маркса	38	12,541		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
49.	Кизилюрт – Нечаевка	12	23,516		пригород	ежедневно	8,00			обеспечивается
50.	Кизилюрт – Новый Черкей	23	12,431		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
51.	Кизилюрт – Султанянгиюрт	8	17,541		пригород	ежедневно	8,00			обеспечивается
52.	Кизилюрт – Дубки	42	15,124		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
53.	Кизилюрт – Хасавюрт	27	29,456		пригород	ежедневно	11,00			обеспечивается
54.	Кизилюрт – Чонтаул	21	12,631		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
55.	Кизилюрт – Шамхал- Янгиюрт	38	14,597		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
56.	Кизилюрт – Шушановка	15	13,548		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
57.	Кизилюрт – Темираул	15	12,356		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
58.	Кизляр – Александрийская	45	15,641		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
59.	Кизляр – А. Невское	22	18,743		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается
60.	Кизляр –Б. Арешевка	35	12,506		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
61.	Кизляр –М. Арешевка	24	11,012		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
62.	Кизляр –Бондареновское	12	37,151		пригород	ежедневно	16,00			обеспечивается
63.	Кизляр –Заречное	19	12,256		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
64.	Кизляр –КЭАЗ	19	15,129		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается

65.	Кизляр новокрестьяновское	–	17	18,121		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
66.	Кизляр новомонастырское	–	14	14,231		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
67.	Кизляр – Некрасовка		29	17,124		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
68.	Кизляр – Новоромановка		21	19,019		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
69.	Кизляр – Новогеоргиевка		17	31,452		пригород	ежедневно	14,00			обеспечивается
70.	Кизляр – Огузер		48	3,92		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
71.	Кизляр – Урицкого		12	18,827		пригород	ежедневно	8,00			обеспечивается
72.	Кизляр – Цветковка		16	21,03		пригород	ежедневно	7,00			обеспечивается
73.	Махачкала – Шамхал- Янгиюрт		50	12,177		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
74.	Махачкала – Учкент		35	11,924		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
75.	Махачкала – Кривая Балка		28	39,156		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
76.	Махачкала – Стальское		48	23,422		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
77.	Махачкала – Сулак		40	31,459		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается
78.	Махачкала – Тюбе		31	31,256		пригород	ежедневно	12,00			обеспечивается
79.	Махачкала – Шамхал		26	22,311		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
80.	Махачкала – Богатыревка		32	24,5		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
81.	Махачкала – Шамхал- Термен		22	23,902		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
82.	Махачкала – Новохушет		14	32,056		пригород	ежедневно	12,00			обеспечивается
83.	Махачкала – Новый Черкей		44	20,257		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается

84.	Махачкала – Алмало	22	31,306		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается
85.	Хасавюрт – Хамзаюрт	50	3,126		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
86.	Хасавюрт –Нурадилова	19	32,044		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
87.	Хасавюрт –Кондараул	17	26,124		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
88.	Хасавюрт –Чапаево	30	22,406		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
89.	Хасавюрт –Бабаюрт	49	43,078		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
90.	Хасавюрт –Алмак	50	2,036		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
91.	Хасавюрт –Ибрагимотар	49	2,584		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
92.	Хасавюрт –Чонтаул	33	7,459		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
93.	Хасавюрт –Аксай	22	13,158		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
94.	Хасавюрт –Хамавюрт	20	6,564		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
95.	Хасавюрт –Хубар	43	7,452		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
96.	Хасавюрт –Покровское	12	18,756		пригород	ежедневно	12,00			обеспечивается
97.	Хасавюрт –Новокуруш	26	18,328		пригород	ежедневно	10,00			обеспечивается
98.	Хасавюрт –Эндирейаул	17	16,528		пригород	ежедневно	7,00			обеспечивается
99.	Хасавюрт –Адильотар	34	10,566		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
100.	Хасавюрт –Ботаюрт	15	12,425		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
101.	Хасавюрт –Байрамаул	23	2,136		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
102.	Хасавюрт –Кизилорт	27	68,45		пригород	ежедневно	18,00			обеспечивается

103.	Хасавюрт –Костек	29	9,56		пригород	ежедневно	5,00			обеспечивается
104.	Хасавюрт –Муцалаул	18	7,421		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
105.	Хасавюрт –Темираул	32	13,511		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
106.	Хасавюрт –Борагангечув	18	3,1		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
107.	Хасавюрт –Карланюрт	10	11,405		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
108.	Арани – Ахалчи	14	9,412		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
109.	Арани –Батлаич	3	36,012		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
110.	Арани –Буцра	18	2,164		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
111.	Арани –Гоцатль	26	1,905		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
112.	Арани –Гонох	6	1,84		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
113.	Арани –Ново-Амуши	42	2,015		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
114.	Арани – Обода	6	2,086		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
115.	Арани –Орота	33	2,506		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
116.	Арани –Сиух	21	3,126		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
117.	Арани –Тлайлух	40	6,5		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
118.	Арани –Уздалросо	37	7,9		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
119.	Арани –Хариколо	15	2,508		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
120.	Арани – Хунзах	3	86,32		пригород	ежедневно	21,00			обеспечивается
121.	Гочоб - Цуриб	25	10,456		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается

122.	Арани - Тануси	8	12,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
123.	Каспийск каменный карьер-Махачкала	25	156,096		пригород	ежедневно	30,00			обеспечивается
124.	Каспийск АС-Махачкала Узбек- городок	20	250,126		пригород	ежедневно	30,00			обеспечивается
125.	Махачкала – Карабудахкент	35	18,522		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
126.	Махачкала - Манас	30	22,66		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
127.	Махачкала - Буйнакск	36	237,6		пригород	ежедневно	30,00			обеспечивается
128.	Каспийск - Карабудахкент	34	23,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
129.	Избербаш - Каспийск	54	15,406		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
130.	Манас- Каспийск	22	28,336		пригород	ежедневно	6,00			обеспечивается

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

2.3 Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок

Значения агрегированных параметров транспортного обслуживания населения 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 10.

Таблица 10 – Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации в существующих условиях и на перспективу до 2030 года (инерционный сценарий)

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	2014	2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
1	2	3	5	6	7	8	9
Обязательные параметры							
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	3,64	3,588	3,69	3,69	3,69
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	0,24** *	0,188* ***	0,29**	0,29**	0,29**
1.2.	Автомобильный транспорт (пригородное сообщение)	млн. пасс.	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	81,9	80,8	80,8	80,8	80,8
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс-км/чел	0,08	0,06	0,06	0,06	0,06
2.2.	Автомобильный транспорт	пасс-км/чел	81,82	80,2	80,2	80,2	80,2
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	99,9	99,9	100	100	100
3.1.	Железнодорожный транспорт	%	40	40	40	40	40
3.2.	Автомобильный транспорт	%	99,9	99,9	100	100	100
4.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		1524	1524	1524	1524	1524
4.1.	Железнодорожный транспорт	ед.	1524	1524	1524	1524	1524
4.2.	Автомобильный транспорт	ед.	-	-	-	-	-
5.	Плотность транспортной сети		-	-	-	-	-
5.1.	Железнодорожный транспорт	км/км ²	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
5.2.	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,45	0,47	0,48	0,48	0,48
6	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	44,2	25,04	21,8	26,3	29,8

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	2014	2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
6.1.	Бюджет субъекта Российской Федерации, в т.ч.:	млн. руб.	44,2	25,04	21,8	26,3	29,8
6.1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. руб.	16,7*	25,04*	21,8**	26,3**	29,8**
6.1.2.	Автомобильный транспорт	млн. руб.	26,5	-	-	-	-
6.2.	Федеральный бюджет	млн. руб.	-	-	-	-	-
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	100	100	100	100	100
8.	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	222,1	223	223,5	223,5	223,5
9.	Убыток (вып. Доходы) от осуществления ж.д. пригородных пассажирских перевозок	млн. руб.	4,718** *	7,7*** *	21,8**	26,3**	29,8**
10.	Величина непокрытых убытков от осуществления ж.д. пригородных пассажирских перевозок за счёт выпадающих доходов	млн. руб.	0	0	0	0	0

* - согласно республиканского бюджета на соответствующий год, на отдельные мероприятия в сфере ж.д. транспорта;

** - Расчет выполнен на основании показателей, принятых решениями уполномоченных органов исполнительной власти Республики Дагестан,. В случае принятия установленным порядком иных решений в КПТО будут внесены соответствующие изменения.

*** - в 2014 г. перевозчиком не был подписан Договор, следовательно не определен государственный социальный заказ, в связи с чем у Правительства РД нет правовых оснований выплаты каких-либо субсидий. Значения показателей указаны в соответствии с замечаниями Рабочей комиссии Минтранса России (приложение №134 протокола от 18.03.2016 г. № 20). Расчет показателя по строке 9 произведен комиссией по данным о пассажирообороте ОАО «СКППК» и тарифам, установленным постановлением РСТ Дагестана от 26.11.2013 г. № 105 «О тарифе на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в Республике Дагестан»:

$(16,75 \text{ руб./}10 \text{ пасс-км} - 8 \text{ руб./}10 \text{ пасс-км}) * 5,392 \text{ млн. пасс-км/}10 = 4,718 \text{ млн. руб.}$

**** - согласно отчета перевозчика.

Реализация инерционного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед республикой, а именно:

снизить дифференциацию по доступности транспортных услуг для различных муниципальных образований;

позволит оптимизировать транспортные издержки, повысить доступность транспортных услуг для населения;

обеспечить развитие конкурентного рынка транспортных услуг;

обеспечить территориальную мобильность населения;

обеспечить надежность и безопасность функционирования транспортной системы, снизить количество аварий, травматизма и смертности в транспортных происшествиях.

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

Ключевыми проблемами транспортного развития являются:

1. Высокая степень изношенности подвижного состава пассажирского транспорта.

2. Невысокий уровень платежеспособности населения, что вызывает необходимость установления социально ориентированных тарифов на услуги по перевозке пассажиров с бюджетным финансированием расходов перевозчиков.

3. Ограниченные возможности бюджета по возмещению перевозчикам недополученных доходов, возникающих в результате установления социально ориентированных тарифов на услуги по перевозке пассажиров.

4. Недобросовестная конкуренция на автомобильных маршрутах регулярных перевозок со стороны нелегальных перевозчиков;

5. Высокий уровень затрат, связанных с оплатой услуг по договорам с ОАО «РЖД», составляющий более 70 процентов в структуре расходов пригородных пассажирских компаний.

В первоочередном порядке необходимо решение следующих проблем:

1. Принятие на федеральном уровне решения о долгосрочном применении льготного исключительного тарифа на услуги железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, а также 0% ставку НДС в части услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

2. Обеспечение федерального нормативного правового регулирования ставок арендной платы на услуги, оказываемые ОАО «Российские железные дороги» пригородным компаниям.

3. Обновление подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта на условиях софинансирования федеральным бюджетом.

4. Софинансирование федеральным бюджетом расходов субъектов Российской Федерации на организацию перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

3. Целевая модель транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации

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

Ключевыми приоритетами транспортного развития являются:

1. Сохранение уровня транспортной обеспеченности населения на уровне не ниже существующего;

2. Минимизация расходов бюджета на организацию пригородных пассажирских перевозок

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в ССП ТО, которые приведены в таблице 11.

Целевые значения параметров транспортного обслуживания Таблица 11

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	Целевое значение
1	2	3	4
Обязательные параметры			
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	3,69
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	0,29
1.2.	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	3,4
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	80,8
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс-км/чел	0,06
2.2.	Автомобильный транспорт	пасс-км/чел	75,1
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	100
3.1.	Железнодорожный транспорт	%	40
3.2.	Автомобильный транспорт	%	100
4.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		1524
4.1.	Железнодорожный транспорт	ед.	1524
4.2.	Автомобильный транспорт	ед.	-
5.	Плотность транспортной сети		-
5.1.	Железнодорожный транспорт	км/км ²	0,02
5.2.	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,48
6.	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	29,8
6.1	Бюджет субъекта Российской Федерации, в т.ч.:	млн. руб.	29,8
6.1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. руб.	29,8*
6.1.2.	Автомобильный транспорт	млн. руб.	-
6.2	Федеральный бюджет	млн. руб.	-
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	100
8.	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	223,5
9.	Убыток (вып. Доходы) от осуществления ж.д. пригородных пассажирских перевозок	млн. руб.	29,8*
10.	Величина непокрытых убытков от осуществления ж.д. пригородных пассажирских перевозок за счёт выпадающих доходов	млн. руб.	0

* - Расчет выполнен на основании показателей, принятых решениями уполномоченных органов исполнительной власти Республики Дагестан,. В случае принятия установленным порядком иных решений в КПТО будут внесены соответствующие изменения.

3.2 Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ

Ключевыми направлениями оптимизации схемы транспортного обслуживания являются:

в части железнодорожного транспорта:

1. Создание и модернизация транспортной инфраструктуры
2. Обновление парка подвижного состава
3. Оптимизация маршрутной сети и расписаний движения пригородных поездов

в части автомобильного транспорта:

1. Обновление подвижного состава пассажирского транспорта
2. Систематическая корректировка расписаний движения автобусов с учетом фактического пассажиропотока
3. Реконструкция и ремонт автомобильных дорог

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 12.

Таблица 12 – Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на перспективу до 2030 года (оптимизированный сценарий)

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
1	2	3	6	7	8	9
Обязательные параметры						
1.	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	3,588	3,69	3,69	3,69
1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	0,188***	0,29**	0,29**	0,29**
1.2.	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	3,4	3,4	3,4	3,4
2.	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс-км/чел.	80,8	80,8	80,8	80,8
2.1.	Железнодорожный транспорт	пасс-км/чел	0,06	0,06	0,06	0,06
2.2.	Автомобильный транспорт	пасс-км/чел	80,2	80,2	80,2	80,2
3.	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	99,9	100	100	100

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
3.1.	Железнодорожный транспорт	%	40	40	40	40
3.2.	Автомобильный транспорт	%	99,9	100	100	100
4.	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		1524	1524	1524	1524
4.1.	Железнодорожный транспорт	ед.	1524	1524	1524	1524
4.2.	Автомобильный транспорт	ед.	-	-	-	-
5.	Плотность транспортной сети		-	-	-	-
5.1.	Железнодорожный транспорт	км/км ²	0,02	0,02	0,02	0,02
5.2.	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,47	0,48	0,48	0,48
6.	Полная величина государственных субсидий, в т.ч.	млн. руб.	25,04	21,8	26,3	29,8
6.1.	Бюджет субъекта Российской Федерации, в т.ч.:	млн. руб.	25,04	21,8	26,3	29,8
6.1.1.	Железнодорожный транспорт	млн. руб.	25,04*	21,8**	26,3**	29,8**
6.1.2.	Автомобильный транспорт	млн. руб.	-	-	-	-
6.2.	Федеральный бюджет	млн. руб.	-	-	-	-
7.	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	100	100	100	100
8.	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	223	223,5	223,5	223,5
9.	Убыток (вып. Доходы) от осуществления ж.д. пригородных пассажирских перевозок	млн. руб.	7,7***	21,8**	26,3**	29,8**
10.	Величина непокрытых убытков от осуществления ж.д. пригородных пассажирских перевозок за счёт выпадающих доходов	млн. руб.	0	0	0	0

* – согласно республиканского бюджета на соответствующий год, на отдельные мероприятия в сфере ж.д. транспорта;

** – Расчет выполнен на основании показателей, принятых решениями уполномоченных органов исполнительной власти Республики Дагестан,. В случае принятия установленным порядком иных решений в КПТО будут внесены соответствующие изменения.

*** – согласно отчета перевозчика.

3.4 Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу

Параметры ВРТБ на перспективу до 2030 года сведены в таблицу 13.

Необходимый уровень транспортного обслуживания обеспечивается по всем сообщениям.

Таблица 13 – Внутрорегиональный транспортный баланс для оптимизированного сценария до 2030 года

№ строки	Сообщение	Протяжённость, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Примечание
			Всего, тыс. пасс./год	Пиковый, * пасс./час				в часы «пик»	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	1	7	8	9	10
Железнодорожный транспорт										
1.	Хасавюрт-Махачкала	82	57,0	15	№№ 6604; 6605	ежедневно	1			обеспечивается
2.	Махачкала-Дербент	129	71,9	10	№№ 6691; 6696	ежедневно	1			обеспечивается
3.	Дербент-Граница (Азербайджанская Республика)	40	101,7	17	№№ 6803; 6827; 6804; 6826	ежедневно	2			обеспечивается
Автомобильный транспорт										
1.	Дербент – Белиджи	27	37,2		пригород	ежедневно	28			обеспечивается
2.	Дербент – Берикей	38	21,6		пригород	ежедневно	4,00			обеспечивается
3.	Дербент – Дарваг	40	10,8		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
4.	Дербент – Джибахни	48	5,4		пригород	ежедневно	1,00			обеспечивается
5.	Дербент – Джимикент	32	10,8		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается
6.	Дербент – Дружба	42	16,2		пригород	ежедневно	3,00			обеспечивается
7.	Дербент– Дюбек	42	9,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечивается

8.	Дербент – Ерси	43	21,6		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
9.	Дербент – Зизик	48	18,421		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
10.	Дербент - Маджалис	49	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
11.	Дербент – Мамедкала	24	47,52		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется
12.	Дербент – с/х "Оборона"	30	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
13.	Дербент – Даг. Огни	14	21,648		пригород	ежедневно	41,00			обеспечива ется
14.	Дербент – Сиртыч	32	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
15.	Дербент – Татляр	33	23,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
16.	Дербент – Чулат	42	3,96		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
17.	Дербент – Чухверикент	31	15,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
18.	Куллар – Белиджи	6	23,523		пригород	ежедневно	14,00			обеспечива ется
19.	Буйнакск – Апши	33	14,528		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
20.	Буйнакск – В. Дженгутай	22	28,563		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
21.	Буйнакск – В. Казанище	13	28,632		пригород	ежедневно	8,00			обеспечива ется
22.	Буйнакск – Каранай	23	17,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
23.	Буйнакск – Дубки	42	20,158		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
24.	Буйнакск – Махачкала	36	316,8		пригород	ежедневно	40,00			обеспечива ется

25.	Буйнакск – Н. Дженгутай	19	24,523		пригород	ежедневно	7,00			обеспечива ется
26.	Буйнакск – Н. Казанище	9	39,45		пригород	ежедневно	22,00			обеспечива ется
27.	Буйнакск – Новый Чиркей	23	21,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
28.	Буйнакск – Ишкарты	16	28,6		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
29.	Буйнакск – Новый Кумух	7	29,4		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
30.	Буйнакск – Эрпели	14	25,126		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
31.	Буйнакск – Халимбекаул	13	22,457		пригород	ежедневно	10,00			обеспечива ется
32.	Каспийск – Аэропорт	10	17,562		пригород	ежедневно	12,00			обеспечива ется
33.	Каспийск – Махачкала	25	158,4		пригород	ежедневно	40,00			обеспечива ется
34.	Каспийск – Дачи	8	18,245		пригород	ежедневно	11,00			обеспечива ется
35.	Алхаджикент – Избербаш	43	23,76		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется
36.	Избербаш – Кичигамри	47	14,234		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
37.	Избербаш – Мюрего	32	26,841		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется
38.	Избербаш – Башлыкент	50	10,256		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
39.	Избербаш – Сагаси Дейбук	7	12,461		пригород	ежедневно	13,00			обеспечива ется
40.	Избербаш – Утамыш	26	10,253		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
41.	Алхаджикент – Новокаякент	33	11,425		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется

42.	Ленинаул – Хасавюрт	24	24,521		пригород	ежедневно	14,00			обеспечива ется
43.	Ленинаул – Дылым	15	10,254		пригород	ежедневно	10,00			обеспечива ется
44.	Кизилюрт – Аждада	22	16,36		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
45.	Кизилюрт – Акнада	37	21,123		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
46.	Кизилюрт – Дагэлектрoавтомат	10	17,521		пригород	ежедневно	12,00			обеспечива ется
47.	Кизилюрт – Самилах	25	11,253		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
48.	Кизилюрт – К. Маркса	38	12,541		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
49.	Кизилюрт – Нечаевка	12	23,516		пригород	ежедневно	8,00			обеспечива ется
50.	Кизилюрт – Новый Черкей	23	12,431		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
51.	Кизилюрт – Султaнaнгиюрт	8	17,541		пригород	ежедневно	8,00			обеспечива ется
52.	Кизилюрт – Дубки	42	15,124		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
53.	Кизилюрт – Хасавюрт	27	29,456		пригород	ежедневно	11,00			обеспечива ется
54.	Кизилюрт – Чонтаул	21	12,631		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
55.	Кизилюрт – Шамхал-Янгиюрт	38	14,597		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
56.	Кизилюрт – Шушановка	15	13,548		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
57.	Кизилюрт – Темираул	15	12,356		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
58.	Кизляр – Александрийская	45	15,641		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется

59.	Кизляр – А. Невское	22	18,743		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется
60.	Кизляр –Б. Арешевка	35	12,506		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
61.	Кизляр –М. Арешевка	24	11,012		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
62.	Кизляр – Бондареновское	12	37,151		пригород	ежедневно	16,00			обеспечива ется
63.	Кизляр –Заречное	19	12,256		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
64.	Кизляр –КЭАЗ	19	15,129		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется
65.	Кизляр – новокрестьяновское	17	18,121		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
66.	Кизляр – новомонастырское	14	14,231		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
67.	Кизляр – Некрасовка	29	17,124		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
68.	Кизляр – Новоромановка	21	19,019		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
69.	Кизляр – Новогеоргиевка	17	31,452		пригород	ежедневно	14,00			обеспечива ется
70.	Кизляр – Огузер	48	3,92		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
71.	Кизляр – Урицкого	12	18,827		пригород	ежедневно	8,00			обеспечива ется
72.	Кизляр – Цветковка	16	21,03		пригород	ежедневно	7,00			обеспечива ется
73.	Махачкала – Шамхал-Янгиюрт	50	12,177		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
74.	Махачкала –Учкент	35	11,924		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
75.	Махачкала –Кривая Балка	28	39,156		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется

76.	Махачкала – Стальское	48	23,422		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
77.	Махачкала – Сулак	40	31,459		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется
78.	Махачкала –Тюбе	31	31,256		пригород	ежедневно	12,00			обеспечива ется
79.	Махачкала – Шамхал	26	22,311		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
80.	Махачкала – Богатыревка	32	24,5		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
81.	Махачкала – Шамхал-Термен	22	23,902		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
82.	Махачкала – Новохушет	14	32,056		пригород	ежедневно	12,00			обеспечива ется
83.	Махачкала – Новый Черкей	44	20,257		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
84.	Махачкала – Алмало	22	31,306		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется
85.	Хасавюрт – Хамзаюрт	50	3,126		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
86.	Хасавюрт – Нурадилова	19	32,044		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
87.	Хасавюрт – Кондараул	17	26,124		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
88.	Хасавюрт –Чапаево	30	22,406		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
89.	Хасавюрт –Бабаюрт	49	43,078		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
90.	Хасавюрт –Алмак	50	2,036		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
91.	Хасавюрт – Ибрагимотар	49	2,584		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
92.	Хасавюрт –Чонтаул	33	7,459		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется

93.	Хасавюрт –Аксай	22	13,158		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
94.	Хасавюрт – Хамавюрт	20	6,564		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
95.	Хасавюрт –Хубар	43	7,452		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
96.	Хасавюрт – Покровское	12	18,756		пригород	ежедневно	12,00			обеспечива ется
97.	Хасавюрт – Новокуруш	26	18,328		пригород	ежедневно	10,00			обеспечива ется
98.	Хасавюрт – Эндирейаул	17	16,528		пригород	ежедневно	7,00			обеспечива ется
99.	Хасавюрт – Адильотар	34	10,566		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
100.	Хасавюрт –Ботаюрт	15	12,425		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
101.	Хасавюрт – Байрамаул	23	2,136		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
102.	Хасавюрт – Кизилюрт	27	68,45		пригород	ежедневно	18,00			обеспечива ется
103.	Хасавюрт –Костек	29	9,56		пригород	ежедневно	5,00			обеспечива ется
104.	Хасавюрт – Муцалаул	18	7,421		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
105.	Хасавюрт – Темираул	32	13,511		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
106.	Хасавюрт – Борагангечув	18	3,1		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
107.	Хасавюрт – Карланюрт	10	11,405		пригород	ежедневно	4,00			обеспечива ется
108.	Арани – Ахалчи	14	9,412		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
109.	Арани –Батлаич	3	36,012		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется

110.	Арани –Буцра	18	2,164		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
111.	Арани –Гоцатль	26	1,905		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
112.	Арани –Гонох	6	1,84		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
113.	Арани –Ново- Амуши	42	2,015		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
114.	Арани – Обода	6	2,086		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
115.	Арани –Орота	33	2,506		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
116.	Арани –Сиух	21	3,126		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
117.	Арани –Тлайлух	40	6,5		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
118.	Арани –Уздалросо	37	7,9		пригород	ежедневно	1,00			обеспечива ется
119.	Арани –Хариколо	15	2,508		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
120.	Арани – Хунзах	3	86,32		пригород	ежедневно	21,00			обеспечива ется
121.	Гочоб - Цуриб	25	10,456		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
122.	Арани - Тануси	8	12,84		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
123.	Каспийск каменный карьер-Махачкала	25	156,096		пригород	ежедневно	30,00			обеспечива ется
124.	Каспийск АС- Махачкала Узбек- городок	20	250,126		пригород	ежедневно	30,00			обеспечива ется
125.	Махачкала – Карабудахкент	35	18,522		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
126.	Махачкала - Манас	30	22,66		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется

127.	Махачкала - Буйнакс	36	237,6		пригород	ежедневно	30,00			обеспечива ется
128.	Каспийск - Карабудахкент	34	23,76		пригород	ежедневно	3,00			обеспечива ется
129.	Избербаш - Каспийск	54	15,406		пригород	ежедневно	2,00			обеспечива ется
130.	Манас- Каспийск	22	28,336		пригород	ежедневно	6,00			обеспечива ется

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

4.1 Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

Для обеспечения поддержания необходимого уровня транспортной системы и обеспечение качественного и полного удовлетворения потребностей населения в пассажирских перевозках, а также оптимизации бюджетных расходов, связанных с обеспечением социально значимых пассажирских перевозок автомобильным и пригородным железнодорожным транспортом, необходимо проведение отдельных мероприятий:

в части железнодорожного транспорта:

1. Ежегодное подписание с ОАО "СКППК" Договора на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении

2. Оптимизация маршрутной сети и расписаний движения пригородных поездов

в части автомобильного транспорта:

1. Обновление подвижного состава пассажирского транспорта

2. Систематическая корректировка расписаний движения автобусов с учетом фактического пассажиропотока

3. Реконструкция и ремонт автомобильных дорог

4. Конкурсный отбор перевозчиков

Перечень необходимых мероприятий по реализации КПТО представлен в таблице 14.

Таблица 14 - Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО

№ стр оки	Наименование мероприятия	Сроки реализа ции	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприяти я	Примечан ия
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федераль ного бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Финансовое обеспечение регулируемых перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	2016-2030	358,5 (прогноз)	358,5 (прогноз)		Организация транспортного обслуживания	
1.1	Подписание с ОАО "СКППК" долгосрочного договора на 2017-	2016 г.					

№ стр оки	Наименование мероприятия	Сроки реализа ции	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприяти я	Примечан ия
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федераль ного бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
	2030 годы						
2	Определение параметров транспортного обслуживания, в т.ч. графиков движения железнодорожного и автомобильного транспорта	Ежегодн о				Оптимизация пригородных перевозок	
3	Обновление подвижного состава госуд. автотранспортных предприятий	2014- 2015	596,25	202,5	393,75	Приобретена 81 ед. автобусов, работающих на газомоторном топливе.	В том числе за счет субсидий федерального бюджета
4	Реконструкция, строительство и ремонт автомобильных дорог	Ежегодн о				Увеличение доли протяженности дорог соответствующим норм требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям	
5	Конкурсный отбор автоперевозчиков	Ежегодн о				Организация транспортного обслуживания	
6	Проведение контрольных мероприятий (совместных с представителями перевозчика, Республиканской службы по тарифам РД и Министерства финансов РД) по обследованию пассажиропотока в пригородных поездах.	2016 г.				Установление фактического объема пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и определения	

№ стр оки	Наименование мероприятия	Сроки реализа ции	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприяти я	Примечан ия
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федераль ного бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
	населенности вагонов						

4.2 Эффекты от реализации комплексного плана транспортного обслуживания

Реализация плана оказывает позитивное воздействие на развитие социально-экономической системы Республики Дагестан. Получателями позитивных эффектов от его реализации являются: жители и транспортный бизнес Республики Дагестан.

Суммарные затраты на реализацию КПТО 2016-2030 гг. составят 358,5 млн. рублей, в т.ч. 59,3 млн. руб. - в период с 2016 по 2018 гг. Суммарные затраты ежегодно будут уточняться в соответствии с республиканским бюджетом Республики Дагестан.

Основным положительным эффектом для населения является получение качественного транспортного обслуживания железнодорожным и автомобильным транспортом в пригородном сообщении.

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

Для региона реализация КПТО обеспечит получение следующих положительных эффектов:

повышение эффективности транспортного обслуживания населения в части пригородных перевозок;

определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

создание предсказуемых условий для всех участников рынка с целью повышения устойчивости функционирования отрасли.

Основным положительным эффектом от реализации КПТО для Российской Федерации в целом является устойчивое развитие пригородных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом.

4.3 Риски от реализации комплексного плана транспортного обслуживания

Основными рисками при реализации комплексного плана транспортного обслуживания являются:

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

2) Изменение по отношению к существующим ключевых условий

финансирования пригородных железнодорожных перевозок на уровне Правительства Российской Федерации (затраты на инфраструктуру, налоговые преференции);

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

4) Снижение численности потенциальных пользователей транспортных услуг;

5) Риск неисполнения организациями своих обязательств

Матрица рисков реализации КПТО представлена на Рисунок 2.

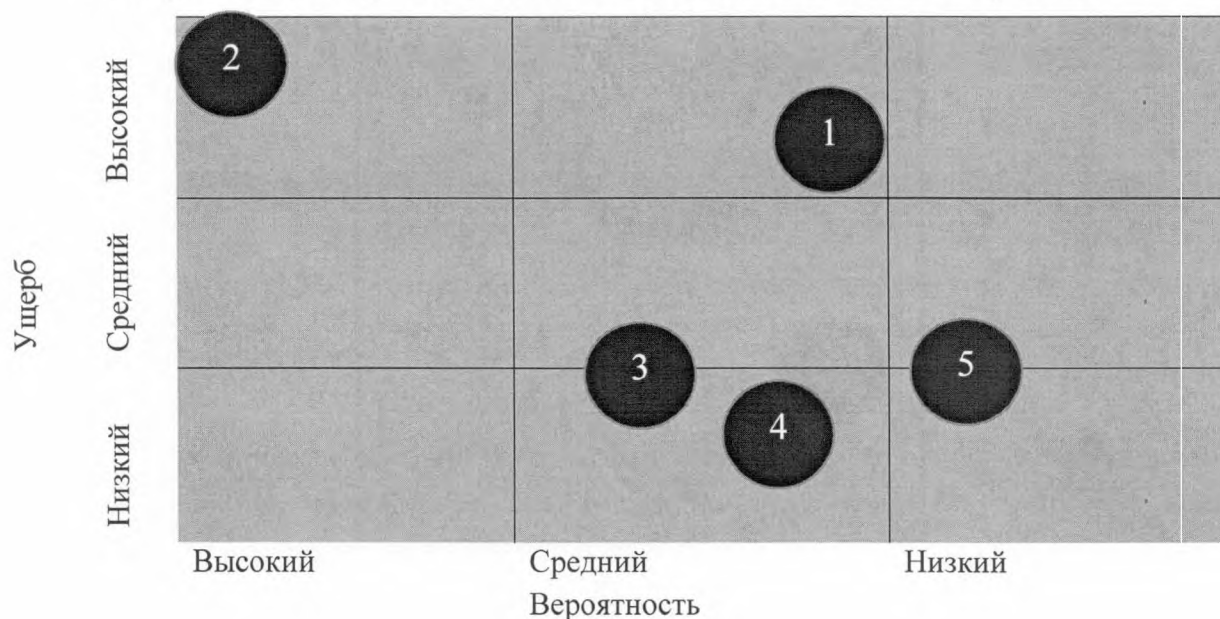


Рисунок 2 – Матрица рисков реализации Плана в Республике Дагестан

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

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

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 таблице (Таблица 15)

Таблица 15 – Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям

№ строки	Сообщение	Протяжённость, км	Вид транспорта	Тариф, руб. за 10 км (2015 год)		Пассажиропоток на сообщении и в 2015 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта*)	Пассажиропоток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс
				Экономически обоснованный	Тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Железнодорожный								
1.	Хасавюрт-Махачкала	82	электropоезд	21,37	8,44	35,2	Низкая стоимость проезда, строгое соблюдение расписания, независимость от погодных условий, наличие труднодоступных населенных пунктов, соответствующая провозная способность, наличие льгот	63,4
2.	Махачкала-Дербент	129	электropоезд	21,37	8,44	52,8	Низкая стоимость проезда, строгое соблюдение расписания, независимость от погодных условий, наличие труднодоступных населенных пунктов, соответствующая провозная способность, наличие льгот	95,1
3.	Дербент-Граница (Азербайджанская Республика)	40	электropоезд	21,37	8,44	85,0	Низкая стоимость проезда, строгое соблюдение расписания, независимость от погодных условий, наличие труднодоступных населенных пунктов, соответствующая провозная способность, наличие льгот	140,5
Автомобильный								
1.	Дербент – Белиджи	27	автобус	10,9	8,0	37,2	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры,	37,2
2.	Дербент – Берикей	38	автобус	10,9	8,0	21,6	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	21,6

3.	Дербент – Дарваг	40	автобус	10,9	8,0	10,8	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	10,8
4.	Дербент – Джибахни	48	автобус	10,9	8,0	5,4	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	5,4
5.	Дербент – Джимикент	32	автобус	10,9	8,0	10,8	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	10,8
6.	Дербент – Дружба	42	автобус	10,9	8,0	16,2	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	16,2
7.	Дербент– Дюбек	42	автобус	10,9	8,0	9,84	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	9,84
8.	Дербент – Ерси	43	автобус	10,9	8,0	21,6	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	21,6
9.	Дербент – Зизик	48	автобус	10,9	8,0	18,421	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,421
10.	Дербент - Маджалис	49	автобус	10,9	8,0	15,84	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,84
11.	Дербент – Мамедкала	24	автобус	10,9	8,0	47,52	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	47,52
12.	Дербент – с/х "Оборона"	30	автобус	10,9	8,0	15,84	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,84
13.	Дербент – Даг. Огни	14	автобус	10,9	8,0	21,648	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	21,648
14.	Дербент – Сиртыч	32	автобус	10,9	8,0	15,84	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,84

15.	Дербент – Татляр	33	автобус	10,9	8,0	23,76	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	23,76
16.	Дербент – Чулат	42	автобус	10,9	8,0	3,96	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	3,96
17.	Дербент – Чухверикент	31	автобус	10,9	8,0	15,84	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,84
18.	Куллар – Белиджи	6	автобус	10,9	8,0	23,523	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	23,523
19.	Буйнакск – Апши	33	автобус	10,9	8,0	14,528	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	14,528
20.	Буйнакск – В. Дженгутай	22	автобус	10,9	8,0	28,563	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	28,563
21.	Буйнакск – В. Казанище	13	автобус	10,9	8,0	28,632	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	28,632
22.	Буйнакск – Каранай	23	автобус	10,9	8,0	17,76	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	17,76
23.	Буйнакск – Дубки	42	автобус	10,9	8,0	20,158	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	20,158
24.	Буйнакск – Махачкала	36	автобус	10,9	8,0	316,8	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	316,8
25.	Буйнакск – Н. Дженгутай	19	автобус	10,9	8,0	24,523	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	24,523
26.	Буйнакск – Н. Казанище	9	автобус	10,9	8,0	39,45	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	39,45

27.	Буйнакск – Новый Чиркей	23	автобус	10,9	8,0	21,76	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	21,76
28.	Буйнакск – Ишкарты	16	автобус	10,9	8,0	28,6	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	28,6
29.	Буйнакск – Новый Кумух	7	автобус	10,9	8,0	29,4	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	29,4
30.	Буйнакск – Эрпели	14	автобус	10,9	8,0	25,126	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	25,126
31.	Буйнакск – Халимбекаул	13	автобус	10,9	8,0	22,457	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	22,457
32.	Каспийск – Аэропорт	10	автобус	10,9	8,0	17,562	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	17,562
33.	Каспийск – Махачкала	25	автобус	10,9	8,0	158,4	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	158,4
34.	Каспийск – Дачи	8	автобус	10,9	8,0	18,245	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,245
35.	Алхаджикент – Избербаш	43	автобус	10,9	8,0	23,76	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	23,76
36.	Избербаш – Кичигамри	47	автобус	10,9	8,0	14,234	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	14,234
37.	Избербаш – Мюрего	32	автобус	10,9	8,0	26,841	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	26,841
38.	Избербаш – Башлыкент	50	автобус	10,9	8,0	10,256	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	10,256

39.	Избербаш – Сагаси Дейбук	7	автобус	10,9	8,0	12,461	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,461
40.	Избербаш – Утамыш	26	автобус	10,9	8,0	10,253	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	10,253
41.	Алхаджикент – Новокаякент	33	автобус	10,9	8,0	11,425	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	11,425
42.	Ленинаул – Хасавюрт	24	автобус	10,9	8,0	24,521	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	24,521
43.	Ленинаул – Дылым	15	автобус	10,9	8,0	10,254	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	10,254
44.	Кизилюрт – Аджидада	22	автобус	10,9	8,0	16,36	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	16,36
45.	Кизилюрт – Акнада	37	автобус	10,9	8,0	21,123	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	21,123
46.	Кизилюрт – Дагэлектроавтомат	10	автобус	10,9	8,0	17,521	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	17,521
47.	Кизилюрт – Самилах	25	автобус	10,9	8,0	11,253	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	11,253
48.	Кизилюрт – К. Маркса	38	автобус	10,9	8,0	12,541	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,541
49.	Кизилюрт – Нечаевка	12	автобус	10,9	8,0	23,516	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	23,516
50.	Кизилюрт – Новый Черкей	23	автобус	10,9	8,0	12,431	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,431

51.	Кизилюрт – Султанянгиюрт	8	автобус	10,9	8,0	17,541	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	17,541
52.	Кизилюрт – Дубки	42	автобус	10,9	8,0	15,124	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,124
53.	Кизилюрт – Хасавюрт	27	автобус	10,9	8,0	29,456	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	29,456
54.	Кизилюрт – Чонтаул	21	автобус	10,9	8,0	12,631	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,631
55.	Кизилюрт – Шамхал-Янгиюрт	38	автобус	10,9	8,0	14,597	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	14,597
56.	Кизилюрт – Шушановка	15	автобус	10,9	8,0	13,548	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	13,548
57.	Кизилюрт – Темираул	15	автобус	10,9	8,0	12,356	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,356
58.	Кизляр – Александрийская	45	автобус	10,9	8,0	15,641	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,641
59.	Кизляр – А. Невское	22	автобус	10,9	8,0	18,743	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,743
60.	Кизляр – Б. Арешевка	35	автобус	10,9	8,0	12,506	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,506
61.	Кизляр – М. Арешевка	24	автобус	10,9	8,0	11,012	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	11,012
62.	Кизляр – Бондареновское	12	автобус	10,9	8,0	37,151	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	37,151

63.	Кизляр –Заречное	19	автобус	10,9	8,0	12,256	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,256
64.	Кизляр –КЭАЗ	19	автобус	10,9	8,0	15,129	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,129
65.	Кизляр – новокрестьяновское	17	автобус	10,9	8,0	18,121	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,121
66.	Кизляр – новомонастырское	14	автобус	10,9	8,0	14,231	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	14,231
67.	Кизляр –Некрасовка	29	автобус	10,9	8,0	17,124	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	17,124
68.	Кизляр – Новоромановка	21	автобус	10,9	8,0	19,019	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	19,019
69.	Кизляр – Новогеоргиевка	17	автобус	10,9	8,0	31,452	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	31,452
70.	Кизляр – Огузер	48	автобус	10,9	8,0	3,92	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	3,92
71.	Кизляр – Урицкого	12	автобус	10,9	8,0	18,827	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,827
72.	Кизляр – Цветковка	16	автобус	10,9	8,0	21,03	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	21,03
73.	Махачкала – Шамхал- Янгиюрт	50	автобус	10,9	8,0	12,177	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,177
74.	Махачкала –Учкент	35	автобус	10,9	8,0	11,924	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	11,924

75.	Махачкала –Кривая Балка	28	автобус	10,9	8,0	39,156	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	39,156
76.	Махачкала –Стальское	48	автобус	10,9	8,0	23,422	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	23,422
77.	Махачкала – Сулак	40	автобус	10,9	8,0	31,459	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	31,459
78.	Махачкала –Тюбе	31	автобус	10,9	8,0	31,256	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	31,256
79.	Махачкала – Шамхал	26	автобус	10,9	8,0	22,311	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	22,311
80.	Махачкала – Богатыревка	32	автобус	10,9	8,0	24,5	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	24,5
81.	Махачкала – Шамхал-Термен	22	автобус	10,9	8,0	23,902	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	23,902
82.	Махачкала – Новохушет	14	автобус	10,9	8,0	32,056	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	32,056
83.	Махачкала – Новый Черкей	44	автобус	10,9	8,0	20,257	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	20,257
84.	Махачкала – Алмало	22	автобус	10,9	8,0	31,306	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	31,306
85.	Хасавюрт – Хамзаюрт	50	автобус	10,9	8,0	3,126	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	3,126
86.	Хасавюрт – Нурадилова	19	автобус	10,9	8,0	32,044	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	32,044

87.	Хасавюрт –Кондараул	17	автобус	10,9	8,0	26,124	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	26,124
88.	Хасавюрт –Чапаево	30	автобус	10,9	8,0	22,406	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	22,406
89.	Хасавюрт –Бабаюрт	49	автобус	10,9	8,0	43,078	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	43,078
90.	Хасавюрт –Алмак	50	автобус	10,9	8,0	2,036	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,036
91.	Хасавюрт –Ибрагимотар	49	автобус	10,9	8,0	2,584	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,584
92.	Хасавюрт –Чонтаул	33	автобус	10,9	8,0	7,459	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	7,459
93.	Хасавюрт –Аксай	22	автобус	10,9	8,0	13,158	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	13,158
94.	Хасавюрт –Хамавюрт	20	автобус	10,9	8,0	6,564	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	6,564
95.	Хасавюрт –Хубар	43	автобус	10,9	8,0	7,452	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	7,452
96.	Хасавюрт –Покровское	12	автобус	10,9	8,0	18,756	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,756
97.	Хасавюрт –Новокуруш	26	автобус	10,9	8,0	18,328	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,328
98.	Хасавюрт –Эндирейаул	17	автобус	10,9	8,0	16,528	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	16,528

99.	Хасавюрт –Адильотар	34	автобус	10,9	8,0	10,566	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	10,566
100.	Хасавюрт –Ботаюрт	15	автобус	10,9	8,0	12,425	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,425
101.	Хасавюрт –Байрамаул	23	автобус	10,9	8,0	2,136	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,136
102.	Хасавюрт –Кизилюрт	27	автобус	10,9	8,0	68,45	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	68,45
103.	Хасавюрт –Костек	29	автобус	10,9	8,0	9,56	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	9,56
104.	Хасавюрт –Муцалаул	18	автобус	10,9	8,0	7,421	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	7,421
105.	Хасавюрт –Темираул	32	автобус	10,9	8,0	13,511	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	13,511
106.	Хасавюрт – Борагангечув	18	автобус	10,9	8,0	3,1	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	3,1
107.	Хасавюрт –Карланюрт	10	автобус	10,9	8,0	11,405	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	11,405
108.	Арани – Ахалчи	14	автобус	10,9	8,0	9,412	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	9,412
109.	Арани –Батлаич	3	автобус	10,9	8,0	36,012	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	36,012
110.	Арани –Буцра	18	автобус	10,9	8,0	2,164	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,164

111.	Арани –Гоцатль	26	автобус	10,9	8,0	1,905	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	1,905
112.	Арани –Гонох	6	автобус	10,9	8,0	1,84	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	1,84
113.	Арани –Ново-Амуши	42	автобус	10,9	8,0	2,015	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,015
114.	Арани – Обода	6	автобус	10,9	8,0	2,086	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,086
115.	Арани –Орота	33	автобус	10,9	8,0	2,506	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,506
116.	Арани –Сиух	21	автобус	10,9	8,0	3,126	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	3,126
117.	Арани –Глайлух	40	автобус	10,9	8,0	6,5	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	6,5
118.	Арани –Уздалросо	37	автобус	10,9	8,0	7,9	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	7,9
119.	Арани –Хариколо	15	автобус	10,9	8,0	2,508	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	2,508
120.	Арани – Хунзах	3	автобус	10,9	8,0	86,32	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	86,32
121.	Гочоб - Цуриб	25	автобус	10,9	8,0	10,456	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	10,456
122.	Арани - Тануси	8	автобус	10,9	8,0	12,84	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	12,84

123.	Каспийск каменный карьер-Махачкала	25	автобус	10,9	8,0	156,096	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	156,096
124.	Каспийск АС- Махачкала Узбек- городок	20	автобус	10,9	8,0	250,126	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	250,126
125.	Махачкала – Карабудахкент	35	автобус	10,9	8,0	18,522	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	18,522
126.	Махачкала - Манас	30	автобус	10,9	8,0	22,66	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	22,66
127.	Махачкала - Буйнакск	36	автобус	10,9	8,0	237,6	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	237,6
128.	Каспийск - Карабудахкент	34	автобус	10,9	8,0	23,76	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	23,76
129.	Избербаш - Каспийск	54	автобус	10,9	8,0	15,406	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	15,406
130.	Манас- Каспийск	22	автобус	10,9	8,0	28,336	Мобильность, развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие Ж/Д инфраструктуры	28,336

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

Данные требования с учетом реализации всех необходимых мероприятий обеспечат стабильную работу общественного транспорта.

В таблицах 15, 16, 17, 18 представлены данные об объемах и стоимости транспортного заказа части пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом на периоды 2016, 2020, 2025 и 2030 годы соответственно.

Пригородные перевозки автомобильным транспортом не включаются в региональный заказ.

Таблица 16 – Требования к параметрам регионального транспортного заказа 2016 года (високосный год)

№ строки	Сообщение	Объем заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимость транспортного заказа, млн. руб.
		общий объем, пасс-км	размеры движения		экономически обоснованный, руб./10 пасс-км	установленный в рамках регионального заказа, руб./10 пасс-км	
1	2	3	4	5	6	7	8
Железнодорожный транспорт							
1.	<u>Дербент-Граница</u>	4068822,0	2		24,02	8,78	6,2
2.	<u>Махачкала-Дербент</u>	3618480,96	1				5,5
3.	<u>Махачкала-Хасавюрт</u>	3430971,84	1				5,2
	ИТОГО:	11118275,0	4		24,9	9	16,9

Примечание: Расчет выполнен на основании показателей, принятых решениями уполномоченных органов исполнительной власти Республики Дагестан,. В случае принятия установленным порядком иных решений в КПО будут внесены соответствующие изменения.

Таблица 17 – Требования к параметрам регионального транспортного заказа 2020 года (високосный год)

№ строки	Сообщение	Объём заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимость транспортного заказа, млн. руб.
		общий объём, пасс-км	размеры движения		экономически обоснованный, руб./10 пасс-км	установленный в рамках регионального заказа, руб./10 пасс-км	
1	2	3	4	5	6	7	8
Железнодорожный транспорт							
1.	<u>Дербент-Граница</u>	4068822,0	2		30,6	10,96	7,991
2.	<u>Махачкала-Дербент</u>	3618480,96	1				7,107
3.	<u>Махачкала-Хасавюрт</u>	3430971,84	1				6,738
	ИТОГО	11118275,0	4		30,6	10,96	21,836

Примечание: Расчет выполнен на основании показателей, принятых решениями уполномоченных органов исполнительной власти Республики Дагестан,. В случае принятия установленным порядком иных решений в КПТО будут внесены соответствующие изменения.

Таблица 18 – Требования к параметрам регионального транспортного заказа 2025 года

№ строк и	Сообщение	Объём заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимость транспортного заказа, млн. руб.
		общий объём, пасс-км	размеры движения		экономически обоснованный, руб./10 пасс-км	установленный в рамках регионального заказа, руб.	
1	2	3	4	5	6	7	8
Железнодорожный транспорт							
1.	<u>Дербент-Граница</u>	4057705,0	2		36,17	12,46	9,620
2.	<u>Махачкала-Дербент</u>	3608594,4	1				8,555
3.	<u>Махачкала-</u>	3421597,6	1				8,122

№ строк и	Сообщение	Объём заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимос ть транспо ртного заказа, млн. руб.
		общий объём, пасс-км	разме ры движе ния		экономи чески обоснова нный, руб./10 пасс-км	установл енный в рамках регионал ьного заказа, руб.	
1	2	3	4	5	6	7	8
	<u>Хасавюрт</u>						
	ИТОГО	11087897,0	4		36,17	12,46	26,3

Примечание: Расчет выполнен на основании показателей, принятых решениями уполномоченных органов исполнительной власти Республики Дагестан,. В случае принятия установленным порядком иных решений в КПТО будут внесены соответствующие изменения.

Таблица 19 – Требования к параметрам регионального транспортного заказа 2030 года

№ строк и	Сообщение	Объём заказа		Вид транспорта	Уровень тарифа		Общая стоимос ть транспо ртного заказа, млн. руб.
		общий объём, пасс-км	разме ры движе ния		экономи чески обоснова нный, руб./10 пасс-км	установл енный в рамках регионал ьного заказа, руб.	
1	2	3	4	5	6	7	8
Железнодорожный транспорт							
1	<u>Дербент-Граница</u>	4057705,0	2		40,58	13,77	10,880
2	<u>Махачкала-Дербент</u>	3608594,4	1				9,675
3	<u>Махачкала-Хасавюрт</u>	3421597,6	1				9,174
	ИТОГО	11087897,0	4		40,58	13,77	29,729

Примечание: Расчет выполнен на основании показателей, принятых решениями уполномоченных органов исполнительной власти Республики Дагестан,. В случае принятия установленным порядком иных решений в КПТО будут внесены соответствующие изменения.

Источники:

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом».
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
3. Методические рекомендации по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектами Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу, направленные письмом и.о. Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова от 01.07.2015 № СА-28/82327.
4. Стратегия социально-экономического развития Республики Дагестан до 2025 года, утвержденная Законом Республики Дагестан от 15 июля 2011 года N 38.
5. Постановление Правительства Республики Дагестан от 28 августа 2013 г. N 413 «Об утверждении схемы территориального планирования Республики Дагестан».
6. Информация с официального сайта Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан
7. Информация отраслевых министерств и ведомств Республики Дагестан.
8. Отчётность перевозчиков за 2014 год.
9. Портал АИС: [//kpto-mdl.asutk.ru](http://kpto-mdl.asutk.ru).