

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель Губернатора
Калужской области


В.И. Попов

«21» сентября 2017 г.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ
КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ НА СРЕДНЕ- И ДОЛГОСРОЧНУЮ
ПЕРСПЕКТИВУ (ДО 2030 ГОДА)
В ЧАСТИ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
(в ред. от 24.06.2016, от 21.09.2017)

Калуга

Общие положения

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

КПТО разработан в целях реализации Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р 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.

Разработанный проект КПТО согласован Минтрансом России согласно выписки из протокола 01.10.2015 № 4 совещания рабочей комиссии под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.С. Цыденова по рассмотрению и согласованию проектов комплексных планов транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок (далее – рабочая комиссия). В соответствии с протоколом от 14.10.2015 № 5 рабочей комиссией принято решение о направлении доработанного проекта КПТО на утверждение высшим исполнительным органом государственной власти Калужской области. После чего в течение 3 (трёх) дней КПТО подлежит размещению в сети Интернет для публичного доступа установленным порядком.

Под пригородными перевозками в настоящем документе понимаются перевозки, осуществляемые железнодорожным транспортом в пределах Калужской области по маршрутам, включенным в Реестр пригородных железнодорожных сообщений, а также автобусами пригородного и межмуниципального сообщения по маршрутам, включенным в Реестр пригородных автомобильных сообщений.

Целями разработки настоящего плана являются:

- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Калужской области в части пригородных перевозок;
- определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;
- повышение инвестиционной привлекательности пригородных перевозок за счёт создания долгосрочных прозрачных и предсказуемых условий развития транспортного комплекса.

Настоящий План:

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

Основаниями для разработки КПТО являются:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р);

– Стратегия социально-экономического развития Калужской области до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Калужской области от 29.06.2009 № 250 (в ред. постановлений Правительства Калужской области от 13.07.2012 № 353, от 26.08.2014 № 506, от 12.02.2016 № 89, от 25.05.2017 № 318);

– Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.05.2014 № 857-р.

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

1.1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития субъекта Российской Федерации.

Калужская область расположена в центре Европейской части России. Граничит с Московской, Тульской, Брянской, Смоленской, Орловской областями.

Площадь территории составляет 29,777 тыс. кв. км. Численность населения (по состоянию на 1 января 2017 года) - 1 010,5 тыс. жителей.

Плотность населения составляет 33,94 чел. на км².

Столица Калужской области – город Калуга, с численностью населения 342,9 тыс. человек, площадь территории – 170,5 кв. км.

Крупнейшие населённые пункты Калужской области:

1. Обнинск – 109,3 тыс. жителей;
2. Людиново – 39,5 тыс. жителей;
3. Киров – 31,2 тыс. жителей;
4. Малоярославец – 30,3 тыс. жителей.

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

Таблица 1 – Прогноз социально-экономических показателей Калужской области 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	29,8	29,8	29,8	29,8
2	Валовой региональный продукт в постоянных ценах 2014 г.	млрд. руб.	308,8	309,0	408,8	455,4
3	Производство валового регионального продукта на душу населения (текущие цены)	тыс. руб.	331,5	347,3	549,8	729,7
4	Темп роста валового регионального продукта	%	94,6	100,1	103,0	102,2
5	ИПЦ в % к предыдущему году	%	117,4	107,6	104,0	104,0
6	Численность постоянного населения(на конец года), в т.ч.	тыс. чел.	1010,1	1014,6	1016,9	1011,6

7	<i>городского</i>	тыс. чел.	768,8	771,5	*	*
8	<i>сельского</i>	тыс. чел.	241,0	243,1	*	*
9	<i>трудоспособного возраста</i>	тыс. чел.	571,2	567,3	541,7	537,8
10	Темп роста численности населения	%	100,3	100,5	100,0	100,0
11	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	-2,4	-2,9	-5,0	-6,0
12	Коэффициент миграционного прироста	на 1 000 чел.	1,7	7,7	4,6	4,8
13	Среднедушевые денежные доходы (в месяц) в ценах 2014 г.	тыс. руб./мес.	22,7	22,5	24,1	26,8
14	Темп роста среднедушевых денежных доходов	%	107,4	103,2	106,2	106,9

Методологические пояснения к таблице

Показатели социально-экономического развития Калужской области рассчитываются в соответствии с «Методологическими пояснениями» Росстата Российской Федерации.

Валовой региональный продукт – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для период 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

Производство валового регионального продукта на душу населения – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

Темп роста валового регионального продукта – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

Индекс потребительских цен – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

Численность постоянного населения, в т. ч численность городского и сельского населения, численность населения трудоспособного возраста – в среднем на 1 января отчетного года и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.)

Коэффициенты естественного и миграционного прироста населения – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

Среднедушевые денежные доходы (в месяц) – в среднем за год (для 2014-2015 гг.) и в среднем за период (для периодов 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.);

Темп роста среднедушевых денежных доходов – в % к предыдущему году (в среднем за период для 2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 гг.).

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

1.1.1. Экономика Калужской области

Общая экономическая ситуация в регионе характеризуется как умеренно благоприятная.

Объем валового регионального продукта (далее – ВРП) Калужской области в 2015 году составил 334,8 млрд. рублей. По этому показателю субъект занимает 12 место среди субъектов Центрального Федерального округа, 48 место - среди всех субъектов Российской Федерации.

В структуре ВРП 2015 года ключевыми являются следующие виды экономической деятельности:

1. Обрабатывающие производства – 32,1 %;
2. Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования – 12,7 %;
3. Операции с недвижимым имуществом, аренде и предоставлении услуг – 13,0 %;
4. Строительство – 9,1 %.

На перспективу ожидается увеличение ВРП до уровня 455,7 млрд. руб. в 2020 году, 814,2 млрд. руб. в 2030 году. Рост ВРП будет обеспечен следующими факторами:

1. Увеличение промышленного производства в регионе;
2. Рост продукции сельского хозяйства;
3. Реализация крупных инвестиционных проектов.

На период 2017-2019 годов наибольшее влияние на ВРП окажут следующие факторы:

1. Рост потребительского спроса;
2. Увеличение доходов населения;
3. Доступность кредитных ресурсов.

1.1.2. Демография

Общая численность населения Калужской области (среднегодовая) в 2016 году составляет 1010,1 тыс. человек, в том числе городское население – 768,8 тыс. человек (76,1 %).

Общая демографическая ситуация характеризуется сокращением численности населения. Численность населения в период с 2017 по 2030 уменьшится с 1014,7 тыс. чел. до 1011,6 тыс. человек.

Численность населения тыс. человек

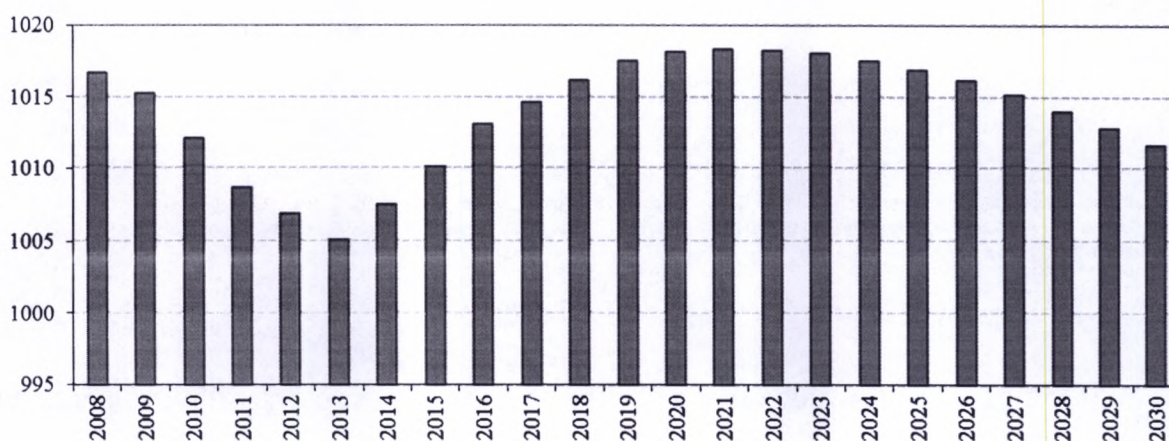


Рисунок 1 - Динамика численности населения Калужской области.

Структура населения изменится следующим образом:

1. Численность трудоспособного населения снизится за счет общего демографического снижения.
2. Доля городского населения увеличится в связи с процессами урбанизации.

Естественный прирост (убыль) на 1000 человек населения составит в 2030 году (-6,1).

Миграционный прирост (убыль) на 10000 человек населения в 2030 году составит 49.

Основными факторами, определяющими миграционные процессы Калужской области на перспективу до 2030 года, будут:

1. Географическое положение области и ее близость к Москве.

2. Развитие экономики и промышленного производства.
3. Развитая социальная инфраструктура.
4. Демографический фактор.

В результате активных мер в сфере государственной миграционной политики, направленных на повышение миграционной привлекательности, в регионе планируется сокращение миграционной убыли, тенденция сокращения среднегодовой численности постоянного населения замедлится.

1.1.3. Рынок труда и доходы населения

Общая ситуация на рынке труда в 2016 году умеренно благоприятная. Общее число занятых в экономике Калужской области составляет 335,55 тыс. человек. Средняя зарплата составляет 29,9 тыс. рублей. Уровень безработицы – 0,7 %.

Сведения об уровне оплаты труда и занятости по видам деятельности представлена в таблице (Таблица № 2).

Таблица 2 – Среднемесячная заработная плата и среднесписочная численность работников по видам экономической деятельности

Вид экономической деятельности	2015		2016	
	Среднесписочная численность работников, тыс. чел.	Средняя заработная плата, тыс. руб.	Среднесписочная численность работников, тыс. чел.	Средняя заработная плата, тыс. руб.
Всего по экономике	347,1	28,2	335,5	29,9
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	10,6	19,9	10,8	22,9
Добыча полезных ископаемых	1,9	26,6	1,8	26,1
Обрабатывающие производства	100,4	33,4	96,9	36,2
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	12,1	27,9	12,0	29,5
Строительство	23,6	20,4	21,1	21,3
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	28,7	20,9	28,5	23,1
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	39,4	27,2	11,5	20,9
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное страхование	27,5	35,0	27,4	34,0

Средний уровень заработной платы в период с 2016 года по 2020 год увеличится на 22 % и составит – 38,5 тыс. рублей.

Ключевыми драйверами роста средней зарплаты будут:

1. Повышение общеобразовательного и квалификационного уровня работников
2. Создание благоприятных условий труда
3. Темпы роста инфляции
4. Развитие производств в различных сферах экономики.

Темп роста заработной платы будет повышаться по мере стабилизации ситуации в экономике субъекта, реализации мер, направленных на рост производительности труда, создание высокопроизводительных рабочих мест.

Информация о ситуации на региональном рынке труда

В настоящее время ситуация на рынке труда Калужской области стабильна. В 2016 году среднемесячный уровень регистрируемой безработицы составил 0,72 % (7 месяцев 2014 года – 0,6 %). В 2016 году на учете в органах службы занятости населения Калужской области состоят 5,5 тыс. граждан, не занятых трудовой деятельностью, четверть из которых – работники, уволенные в связи с организационно-штатными мероприятиями. По сравнению с концом 2015 года численность незанятых возросла на 0,6 тыс. чел. На регистрационном учете по безработице состоят 3314 жителей области, что на 4,0 % (139 чел.) меньше, чем на начало 2015 года (3453 чел.). Уровень регистрируемой безработицы – 0,62 % (на 01.08.2015 - 0,65 %). С января по май 2016 года по уровню регистрируемой безработицы Калужская область занимала 4 место среди регионов Центрального федерального округа (после г. Москвы, Московской и Липецкой областей). По итогам июня 2016 года регион вышел на третью позицию в ЦФО, а по итогам июля – на второе место после г. Москвы (рейтинг составлен в порядке возрастания значения показателя).

По итогам выборочного обследования населения по проблемам занятости, проводимого Росстатом, численность занятых в экономике области в среднем за май-июль 2016 года составила 513,6 тыс. человек.

По состоянию на август 2016 года высвобождение 1,2 тыс. сотрудников планировали 154 организации в связи с их ликвидацией либо сокращением численности или штата работников. По данным проводимого мониторинга, за 2015 год по сокращению численности или штата предприятия, а также в связи с ликвидацией, уволено 2,5 тыс. жителей области.

По информации, заявленной в органы службы занятости, по состоянию на август 2015 года в 25 организациях региона были переведены на работу с неполным рабочим временем 2,6 тыс. человек. В простое находились 0,7 тыс. работников 9 организаций. Общая численность работников организаций, находящихся в режимах неполного рабочего времени и простое, с начала года снизилась с 7,9 тыс. человек до 3,3 тыс. человек.

Областная база вакансий содержит информацию о 8,2 тыс. вакантных рабочих мест. Наибольшую потребность в кадрах демонстрируют обрабатывающие производства и строительные организации. В общей массе заявленной потребности доля рабочих профессий составила около 70%.

Ключевыми негативными факторами, определяющими ситуацию на рынке труда региона, являются сложная экономическая ситуация в стране в целом, ослабление курса рубля, снижение потребительского спроса. При этом главным неблагоприятным фактором для нашего региона является ситуация на автомобильном рынке. Калужский автокластер в структуре промышленного производства занимал по итогам 2015 года 42 %. Производство автомобилей в 2015 году составило 81,7 % к уровню 2014 года. В текущем году наблюдается та же тенденция - за январь-июнь индекс промышленного производства автомобилей сложился в размере 73,5 % к январю-июню 2015 года. Сложившаяся ситуация вынуждает автопроизводителей снижать издержки производства сокращая персонал, переводя его в режим неполной занятости или простоя. В текущем году большинство компаний, производящих автомобили и автокомпоненты, расположенных на территории региона, неоднократно вводили для своих работников режимы неполной занятости и простои. Среди них - ООО «Фольксваген Груп Рус», Концерн ПСМА Рус, производитель грузовой техники Вольво-Восток.

При этом позитивное влияние на ситуацию на региональном рынке труда оказывают принимаемые меры, направленные на поддержку российских граждан при поиске ими работы и трудоустройстве. Ключевым фактором здесь является необходимость соблюдения работодателями приоритетного права граждан Российской Федерации на трудоустройство по сравнению с иностранными гражданами и лицами без гражданства. Повышение требований к соблюдению работодателями законодательства позволило сократить квоту на привлечение иностранных работников в 2015 году (25211 чел.) на 14,1 % по сравнению с 2014 годом (29361 чел.). Квота для иностранных граждан с визовым порядком въезда в 2016 году (3833 чел.) сокращена по сравнению с 2015 годом (6422 чел.) на 40,3 %, по сравнению с 2014 годом (8645 чел.) – на 55,7 %.

Важным позитивным фактором, влияющим на рынок труда региона, является возможность восполнения трудовых ресурсов с использованием различных механизмов. Это обучение, в т.ч. целевое, переобучение, обращение в государственную службу занятости населения и кадровые агентства, размещение информации в тематических СМИ, привлечение иностранной рабочей силы.

Существенным источником пополнения трудовых ресурсов остаются соотечественники, проживающие за рубежом и решившие переселиться в Российскую Федерацию. С начала 2016 года в рамках реализации соответствующей государственной программы на территории Калужской области было зарегистрировано 7,4 тыс. соотечественников, из которых 72,6 % - в трудоспособном возрасте. С начала 2015 года из Украины прибыло 1562 семьи, из Молдовы – 729, из Узбекистана - 603, из Армении – 218, из Таджикистана – 133, из Казахстана – 105, из Азербайджана – 40, из Киргизии – 26, из Туркмении – 18, из Грузии – 13, из Литвы – 4, из Белоруссии – 3, из Латвии – 2, из США – 1 семья.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.04.2015 № 696-р «Об утверждении перечня субъектов Российской Федерации, привлечение трудовых ресурсов в которые является приоритетным» (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 13.04.2016 № 661-р)

Калужская область вошла в число 15 регионов, привлечение трудовых ресурсов в которые является приоритетным, в связи с чем работодателям будет оказываться поддержка. В государственную программу Калужской области «Развитие рынка труда в Калужской области», утвержденную постановлением Правительства Калужской области от 20.12.2013 № 711 (в ред. постановлений Правительства Калужской области от 31.01.2014 № 58, от 14.02.2014 № 104, от 30.04.2014 № 280, от 28.05.2014 № 318, от 27.06.2014 № 387, от 16.07.2014 № 415, от 09.10.2014 № 587, от 20.03.2015 № 148, от 10.04.2015 № 186, от 03.07.2015 № 359, от 14.07.2015 № 380, от 22.09.2015 № 536, от 05.11.2015 № 620, от 09.12.2015 № 686, от 11.03.2016 № 159, от 23.06.2016 № 349, от 04.08.2016 № 422, от 19.08.2016 № 445, от 13.10.2016 № 550, от 21.10.2016 № 574, от 13.12.2016 № 664, от 29.12.2016 № 716, от 29.12.2016 № 716, от 21.04.2017 № 230) включена подпрограмма «Повышение мобильности трудовых ресурсов», реализация которой позволит придать процессу стимулирования внутренней трудовой миграции качественно иной характер. Подпрограмма рассчитана на 2015-2017 годы, в ходе ее исполнения планируется привлечь в регион для реализации инвестиционных проектов 1,4 тыс. работников, из которых не менее 70 % - высококвалифицированные специалисты.

Существенным фактором, способным повлиять на снижение безработицы в регионе, является работа по созданию новых производств. На предприятиях новой экономики по заключенным соглашениям с инвесторами планируется создание в 2017 году более 3,7 тысяч рабочих мест.

Кроме того, фактором, благоприятно влияющим на ситуацию на рынке труда, в том числе на уровень межрегиональной миграции, является высокий уровень заработной платы в регионе. Калужская область стабильно удерживает 3 позицию по уровню заработной платы после Москвы и Московской области. За 2015 год средняя заработная плата по региону составила 28408 рублей.

В среднесрочной перспективе в условиях комплексного развития территорий, создания инновационной инфраструктуры, системной поддержки кластеров ситуация на региональном рынке труда останется стабильной. Тенденция снижения уровня безработицы сохранится. Численность граждан, состоящих на регистрационном учете по безработице в органах службы занятости населения, будет снижаться, что обусловлено наличием достаточного числа вакансий, в т.ч. заявляемых новыми предприятиями, реализуемыми мерами активной политики занятости, развитием транспортной инфраструктуры.

Процесс расширения московской агломерации будет оказывать существенное влияние на социально-экономическое развитие региона. С изменением структуры экономики будет меняться и отраслевая структура занятости. Продолжится увеличение числа занятых в сфере малого бизнеса.

1.1.4. Жилищный комплекс

Государственная политика в жилищной и жилищно-коммунальной сферах на территории Калужской области реализуется в соответствии с государственной программой Калужской области «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами населения Калужской области» характеризуется следующими параметрами:

- ввод в эксплуатацию жилья экономического класса (далее - экономкласс) и объектов инфраструктуры на вовлеченных в экономический оборот земельных участках, а также на неиспользуемых или используемых неэффективно земельных участках, находящихся в государственной собственности, муниципальной собственности, государственная собственность на которые не разграничена;

- строительство жилых помещений, технико-экономические показатели и параметры которых соответствуют условиям отнесения этих жилых помещений к жилью экономкласса;

- развитие энергоэффективных и экологически чистых технологий и материалов, создания условий для их использования в жилищном строительстве;

- обустройство территорий жилищной застройки посредством строительства объектов социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры;

- разработка и реализация документов территориального планирования, градостроительного зонирования, документации по планировке территории;

- создание условий для развития рынка арендного жилья;

- совершенствование механизмов ипотечного жилищного кредитования;

- предоставление мер государственной поддержки в приобретении жилья молодым семьям, отдельным категориям граждан, установленных нормативными правовыми актами Российской Федерации и Калужской области;

- улучшение качества и уровня благоустройства жилищного фонда Калужской области;

- обеспечение населения питьевой водой нормативного качества.

Несмотря на позитивные результаты в сфере строительства и жилищно-коммунального хозяйства, существует ряд проблемных вопросов.

Техническое состояние коммунальной инфраструктуры, характеризующееся высоким уровнем износа, высокой аварийностью, низким коэффициентом полезного действия мощностей и большими потерями энергоносителей, привело к тому, что планово-предупредительный ремонт уступил место аварийно-восстановительным работам, затраты на которые в 2 - 3 раза выше, чем затраты на проведение планово-предупредительного ремонта. Проблема усугубляется и огромным объемом накопленной задолженности в жилищно-коммунальной сфере, сложившейся из-за:

- многолетнего занижения уровня платежей граждан по отношению к уровню затрат на содержание и ремонт жилья, а также инженерной инфраструктуры;

- замедленного хода установки приборов учета теплоэнергии и воды.

На развитие жилищного комплекса воздействует обеспеченность возможности подключения к сетям инженерного обеспечения, в том числе к газораспределительным сетям. Уровень развития газораспределительных сетей определяется уровнем газификации Калужской области, который в настоящее время составляет 81,5 %, в том числе в городах и поселках городского типа – 88 %, в сельской местности – 65 %. Уровень газификации по ЦФО составляет – 71,45 %.

На развитие жилищного комплекса воздействуют следующие факторы:

1. Недоступность для застройщиков кредитных ресурсов, позволяющих осуществить полный инвестиционно-строительный цикл без привлечения средств дольщиков;

2. Низкая платежеспособность, обусловленная недостаточными доходами населения, на фоне значительной неудовлетворенности большинства граждан жилищными условиями;

3. Низкая доступность кредитных ресурсов для граждан, приобретающих жилье на вторичном рынке, практическое отсутствие возможности кредитования в рамках проектов долевого строительства;

4. Низкая доступность земельных участков для развития индивидуального жилищного строительства;

5. Отсутствие земельных участков, обеспеченных сетями инженерно-технического обеспечения для реализации проектов жилищного строительства.

6. Недостаточный уровень финансирования строительства необходимых объектов транспортной, социальной инфраструктуры в рамках проектов комплексного освоения земельных участков в целях жилищного строительства;

7. Высокая стоимость подключения к сетям инженерно-технического обеспечения, технологического присоединения к электрическим сетям.

В сфере жилищного комплекса Калужской области реализуется государственная программы Калужской области «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами населения Калужской области», утвержденная постановлением Правительства Калужской области от 31.12.2013 № 772 (в ред. постановлений Правительства Калужской области от 15.04.2014 № 241, от 15.05.2014 № 303, от 29.05.2014 № 326, от 30.05.2014 № 328, от 20.06.2014 № 361, от 02.07.2014 № 389, от 22.08.2014 № 496, от 02.09.2014 № 522, от 29.09.2014 № 566, от 07.11.2014 № 654, от 17.11.2014 № 672, от 23.01.2015 № 39, от 30.04.2015 № 243, от 07.05.2015 № 251, от 26.06.2015 № 348, от 28.12.2015 № 747, от 29.02.2016 № 126, от 18.03.2016 № 182, от 06.06.2016 № 317, от 05.09.2016 № 479, от 12.09.2016 № 491, от 20.03.2017 №144, от 23.06.2017 № 366, от 15.08.2017 № 457).

К 2020 году ожидается следующий годовой объем ввода жилья:

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Годовой объем ввода жилья (тыс.кв. метров)	750	800	850	900	950	1000

В рамках подпрограммы «Чистая вода в Калужской области» государственной программы Калужской области «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами населения Калужской области» к 2020 году ожидается ввод в эксплуатацию 29 объектов водопроводно-канализационного хозяйства.

Схемой и программой развития электроэнергетики предусматривается строительство (реконструкция) следующих энергообъектов (в том числе для нужд жилищного строительства):

1. ПС 110 кВ Верховая с заходами 110 кВ (2016 год мобильная; 2019-2021 стационарная - по факту набора нагрузки);

2. ПС 110 кВ Гагаринская с заходами 110 кВ (2016-2019 год, по факту набора нагрузки);

3. Реконструкция ПС 110 кВ Квань с увеличением установленной мощности (2019 год, по факту набора нагрузки Правобережья).

Крупнейшими центрами жилищного строительства на перспективу будут г.Калуга, г.Обнинск, Боровский, Малоярославецкий, Дзержинский, Ферзиковский, Тарусский районы.

1.1.5. Территориальное развитие

Кластерный подход в развитии региона выбран в качестве приоритета в стратегии социально-экономического развития Калужской области.

На территории субъекта сформированы и развиваются 7 специализированных кластеров, создается 11 индустриальных парков.

Информация по территориальным кластерам Калужской области сведена в таблицу 3.

Таблица 3 – Кластерные образования Калужской области

№	Название кластера	Территориальная привязка	Цели создания	Сроки реализации
1	Кластер жизнеобеспечения и развития среды	Калужская область	Формирование современного регионального строительного сегмента, создание комплексной инфраструктуры жизнеобеспечения	2009-2030 гг.
2	Автостроительный кластер	Калужская область	Развитие новых промышленных компаний	2009-2030 г.г.
3	Кластер биотехнологий и фармацевтики	Калужская область	Развитие новых промышленных компаний	2009-2030 г.г.
4	Образовательный кластер	Калужская область	Качественное изменение уровня образования	2009-2030 г.г.
5	Транспортно-логистический кластер	Калужская область	Формирование новых транспортных узлов и развитие логистики территорий	2009-2030 г.г.
6	Агропищевой кластер	Калужская область	Обеспечение продовольственной безопасности, развитие села	2009-2030 г.г.
7	Туристско-рекреационный кластер	Калужская область	Развитие сферы услуг	2009-2030 г.г.

Стратегией социально-экономического развития Калужской области предусмотрено создание промышленных парков, представленных в таблице 4.

Таблица 4 - Парковые образования на территории Калужской области

№	Название парка	Территориальная привязка	Цели создания	Сроки реализации
1	Индустриальный парк «Сосенский»	г. Сосенский на юго-востоке Калужской области	Развитие промышленности	2011-2030 г.г.
2	Индустриальный парк «Маклаки»	с. Маклаки и ПК «Восход» Думиничского района Калужской области	Развитие промышленности	2010-2030 г.г.
3	«И-Парк Лемминкяйнен»	поселок Воротыньск Бабынинского района	Развитие промышленности	2007-2030 г.г.
4	Индустриальный парк «Коллонтай»	расположен в Малоярославецком районе	Развитие промышленности	2010-2030 г.г.
5	Промышленная зона «Детчино»	вблизи пос.Детчино Малоярославецкого района Калужской области	Развитие промышленности	2007-2030 г.г.
6	Индустриальный парк «Обнинск»	г. Обнинск	Развитие промышленности	2013-2030 г.г.
7	Индустриальный парк «Ворсино»	с. Ворсино Боровского района	Развитие промышленности	2009-2030 г.г.
8	Индустриальный парк «Калуга Юг»	в границах МО «Город Калуга»	Развитие промышленности	2009-2030 г.г.
9	Индустриальный парк «Росва»	в границах МО «Город Калуга»	Развитие промышленности	2009-2030 г.г.
10	Индустриальный парк «Грабцево»	в границах МО «Город Калуга»	Развитие промышленности	2006-2030 г.г.
11	Индустриальный парк «К-Агро»	с.Ворсино Боровского района	Развитие промышленности	2014-2030 г.г.

В период с 2012 по 2030 год в регионе будет реализован проект по развитию отдельных территорий субъекта РФ - особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Калуга».

1.2. Ситуационный анализ условий реализации КПТО.

1.2.1. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО.

Ситуационный анализ условий реализации КПТО выполнен с учётом проведённого выше анализа для определения сдерживающих и способствующих развитию факторов, определяющих в перспективе конъюнктуру транспортного рынка.

В ходе анализа выявлены позитивные, негативные факторы, а также ключевые неопределённости, по следующим направлениям:

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

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

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

1.2.2. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта

Развитие транспортной системы Калужской области является необходимым условием экономического роста и улучшения качества жизни населения региона.

Неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства субъекта и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы муниципальных образований.

В настоящее время социально-экономическое развитие области во многом сдерживается из-за ограничений при эксплуатации автомобильных дорог, так как исчерпана пропускная способность и высока степень износа значительной части дорог. Низкий технический уровень дорог обуславливает высокий размер транспортной составляющей в себестоимости продукции.

Анализ возможных негативных факторов развития транспортной системы произведён на основе представленной в предыдущих разделах информации, отражен в таблице (5).

Таблица 5 – Негативные факторы развития пригородного транспорта Калужской области

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внешняя макросреда	<i>- недостаточный уровень платежеспособности населения, особенно в сельской местности;</i> <i>- низкие темпы роста населения;</i> <i>- недостаточная монетарная поддержка в виде надбавок к пенсиям и пособиям «льготных» категорий граждан</i>
Среда влияния	<i>- повышение уровня автомобилизации;</i> <i>- нехватка денежных средств в бюджетах муниципальных образований на финансирование пригородных пассажирских перевозок;</i> <i>- отсутствие достаточных средств на обновление подвижного состава у перевозчиков, работающих на социально значимых маршрутах по регулируемым</i>

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
	<i>тарифам с предоставлением «льготного» проезда для отдельных категорий граждан.</i>
Внутренняя среда	<ul style="list-style-type: none"> - низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок из-за высокой капиталоемкости и длительных сроков окупаемости; - неурегулирование на федеральном уровне «заказных» перевозок - высокий объём нелегальных и «серых» пригородных и межмуниципальных автобусных перевозок

В последние годы в Калужской области наблюдается устойчивая тенденция роста количества автомобильной техники.

Перевод транспортной отрасли на коммерческую основу и сокращение выделяемых ей государственных инвестиций существенно обострили проблемы развития отрасли. Среди которых:

- убыточность пассажирских перевозок на маршрутах с малым пассажиропотоком;
- значительный износ автобусного парка в автотранспортных организациях;
- значительный рост цен и тарифов на горюче-смазочные материалы, поставку энергоресурсов, сырья и материалов;
- увеличение дефицита кадров в транспортной отрасли.

Проблемы поселений и муниципальных районов в сфере развития транспортных систем сводятся в основном к следующим причинам:

- отсутствие достаточного количества собственных финансовых средств в бюджетах поселений и муниципальных районов;
- низкий пассажиропоток, особенно в сельской местности;
- низкий тариф на социальные перевозки, что в свою очередь является малопривлекательным для субъектов предпринимательства при осуществлении пассажирских перевозок.

1.2.3. Возможности для развития пригородного транспорта

Анализ возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие, сведён в таблицу (Таблица 6)

Таблица 6 - Возможности для развития пригородного транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	<ul style="list-style-type: none"> - общее повышение благосостояния населения за счёт роста экономики России. - унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации
Среда влияния	<ul style="list-style-type: none"> - реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, потребности в поездках, развитию территорий Калужской области; - эффективная нормативная правовая база Калужской области, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания.

Для достижения целей по созданию условий для развития пассажирского транспорта в Калужской области осуществляется государственная поддержка организаций, обеспечивающих социально значимые перевозки пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом общего пользования, а именно:

- оказание государственной поддержки в форме субсидии на возмещение части затрат в связи с оказанием услуг по осуществлению на территории Калужской области перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования по маршрутам общеобластного значения (межмуниципальное сообщение);

- оказание государственной поддержки в форме субсидии организациям железнодорожного транспорта на возмещение недополученных доходов в связи с оказанием услуг по осуществлению на территории Калужской области перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по тарифам, регулируемым в установленном законодательством порядке;

- оказание государственной поддержки в форме субсидии организациям железнодорожного транспорта на компенсацию недополученных доходов организаций железнодорожного транспорта в связи с оказанием услуг на территории Калужской области по осуществлению перевозок по льготным тарифам на проезд обучающихся и детей от 5 до 7 лет железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении;

- софинансирование муниципальных образований Калужской области на приобретение автобусов, в том числе работающих на газомоторном топливе, и троллейбусов для организации транспортного обслуживания населения муниципальных образований;

- осуществление государственной поддержки в форме субсидии организациям, осуществлявшим регулярные перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования в пригородном и межмуниципальном сообщении и городским электрическим транспортом, по приобретению новых транспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и утилизированных.

1.3. Выводы

Общие условия для развития рынка пригородных перевозок в Калужской области можно оценить как позитивные.

Наиболее существенное влияние на развитие рынка пригородных перевозок окажет поддержка организаций, обеспечивающих социально значимые перевозки пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом общего пользования, а также изменение законодательства в сфере пригородных перевозок.

Основными факторами роста будут являться повышение уровня доходности населения, понижение безработицы и повышение качества предоставляемых услуг.

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

Параметры и технико-эксплуатационные характеристики системы транспортного обслуживания, рассматриваемые в настоящем разделе для инерционного сценария (2030 год), предполагают сохранение существующих тенденций развития транспортной системы и отсутствие активных действий по её модернизации.

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

Взаимосвязь комплексного развития транспорта с другими отраслями хозяйства и социальной сферы определяет требования к транспорту в отношении направлений, объемов и качества перевозок, а также возможные пути его развития. Транспорт как инфраструктурная отрасль обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, развитие транспорта является фактором, стимулирующим социально-экономическое развитие Калужской области.

Пригородные перевозки на территории Калужской области осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом.

Общий объем работы пригородного транспорта в 2016 году составил 502 890,5 тыс. пасс-км. Всего перевезено 10 316,5 тыс. пасс., за 1 квартал объем работы составил 87 044,2 тыс. пасс-км, перевезено – 2 451,2 тыс. пассажиров.

Вместе с тем, при фактически равном количестве отправленных пассажиров, на долю железнодорожного транспорта приходится 75 % пассажиропотока, так как средняя дальность на пригородных, протяженностью не более 50 км, межмуниципальных автобусных маршрутах составляет 23 км, а средняя дальность поездки на пригородных железнодорожных маршрутах – 73 км.

По территории Калужской области проходят две основные железнодорожные магистрали Москва-Киев (главный ход, электрифицирован) и Вязьма-Калуга-Тула (широтный ход, не электрифицирован), а также железные дороги, имеющие региональное значение: Вязьма-Фаянсовая-Брянск, Плеханово-Сухиничи-Смоленск, Белев-Сухиничи-Фаянсовая-Рославль (данные направления относятся к широтному ходу, не электрифицированы).

Широтные направления - малоинтенсивные железнодорожные пути общего пользования с невысокой грузонапряженностью и низкой эффективностью работы, в основном задействованы для перевозки пассажиров в пригородном сообщении .

На территории Калужской области расположены 3 крупные узловые станции: Калуга-1, Сухиничи и Фаянсовая.

2.1.1. Железнодорожный транспорт

Эксплуатационная длина железных дорог по территории Калужской области составляет – 872,2 км.

Перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по 25 маршрутам на территории Калужской области осуществляет ОАО «Центральная пригородная компания» (далее - ОАО «ЦППК»)

Реестр сообщений представлен в таблице.

Таблица 7 – 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
Железнодорожный транспорт					
1.1.	Калуга-1 – Москва	Калуга-1, Малоярославец, Обнинское, Балабаново, Москва	158,0	188,0	социально значимый
1.2.	Калуга-1 - Апрелевка	Калуга-1, Малоярославец, Обнинское, Балабаново, Апрелевка	124,0	146,0	социально значимый
1.3.	Калуга-1 - Бекасово - Кресты	Калуга-1, Малоярославец, Обнинское, Балабаново, Кресты	98,0	153,0	социально значимый
1.4.	Малоярославец - Москва	Малоярославец, Обнинское, Балабаново, Москва	106,4	121,0	социально значимый
1.5.	Обнинское - Москва	Обнинское, Балабаново, Москва	98,7	106,0	социально значимый
1.6.	Калуга-1 - Сухиничи Главные	Калуга-1, Бабынино, Сухиничи Главные	80,5	104,0	социально значимый
1.7.	Сухиничи Главные - Фаянсовая	Сухиничи Главные, Фаянсовая	134,2	176,0	социально значимый
1.8.	Износки - Вязьма	Износки, Вязьма	71,1	74,0	социально значимый
1.9.	Калуга-1 - Темкино	Калуга-1, Износки, Темкино	102,0	112,0	социально значимый
1.10.	Калуга-1 - Износки	Калуга-1, Износки	80,0	90,0	социально значимый
1.11.	Калуга-1 - Алексин	Калуга-1, Ферзиково, Алексин	51,1	70,0	социально значимый
1.12.	Калуга-1 - Ферзиково	Калуга-1, Ферзиково	31,0	43,0	социально значимый
1.13.	Калуга-1 - Тула	Калуга-1, Ферзиково, Тула	95,0	131,0	социально значимый
1.14.	Калуга-1 - Узловая	Калуга-1, Ферзиково, Узловая	137,0	184,0	социально значимый
1.15.	Сухиничи Главные - Брянск	Сухиничи Главные, Думиничи, Брянск	112,0	126,0	социально значимый
1.16.	Судимир - Брянск	Судимир, Брянск	48,0	50,0	социально значимый
1.17.	Березовский – Брянск Орловский	Березовский, Брянск	36,0	37,0	социально значимый
1.18.	Фаянсовая - Брянск	Фаянсовая, Людиново, Брянск	91,0	105,0	социально значимый

1.19.	Фаянсовая - Дядьково	Фаянсовая, Людиново, Дядьково	51,0	55,0	социально значимый
1.20.	Фаянсовая - Вязьма	Фаянсовая, Вязьма	126,0	140,0	социально значимый
1.21.	Спас-Деменск - Сухиничи Узловые/Главные	Спас-Деменск, Барятинская, Сухиничи Главные	91,4/91,3	93/97	социально значимый
1.22.	Фаянсовая - Спас-Деменск	Фаянсовая, Спас-Деменск	44,0	54,0	социально значимый
1.23.	Фаянсовая - Сухиничи Главные	Фаянсовая, Сухиничи Главные	44,6	72,0	социально значимый
1.24.	Сухиничи Узловые/Главные - Козельск	Сухиничи Узловые/Главные, Козельск	25,3/31,1	29,0/33,0	социально значимый
1.25.	Фаянсовая - Ельня	Фаянсовая, Спас-Деменск, Ельня	96,6	114,0	социально значимый

Социально-значимые сообщения выделены на основании следующих критериев:

- отсутствию альтернативных видов транспорта;
- обеспечение предоставления транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах по причине отсутствия автомобильных дорог, пригодных для осуществления регулярных пассажирских перевозок.

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности Московской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» приведены в таблицах и на схеме ниже.

Таблица 8 – Эксплуатационные и технические показатели Московской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» (на полигоне обслуживания Калужской области)

Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащенности				Эксплуатационные показатели					
			Эксплуатационная длина, км		Вид тяги	Грузовое движение		Пассажирское движение				
Начальная станция	Конечная станция	3	4	в том числе		Размеры движения пар поездов /сутки		Дальнее сообщение		Пригородное сообщение		
				1 путь		2 путь	Туда	Обратно	Размеры движения пар поездов/сутки		Размеры движения пар поездов/сутки	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
Калуга-Москва		2010	188/182		2-х						30	
		2011			путный	ЭТ	38,95	16,11	20,9	20,9	25,5	
		2015					30,14	27,03	11,9	11,9	22,5	
Калуга-Сухиничи		2010	104		2-х						5	
		2011			путный	ЭТ	17,5	16,5	20,9	20,9	5	
		2015					15,4	12,50	11,9	11,9	5	

Калуга-Сухиничи-Фаянсовая	2010	176	1-путный	ЭТ/ДТ	0	0	0	0	2
	2011				0,01	2,00	0	0	2
	2015				0	0	0	0	2
Калуга-Вязьма	2010	164	1-путный	ДТ					5
	2011				1,9	1,8	0	0	5
	2015				0,93	1,90	0	0	5
Калуга-Тула-Узловая	2010	184	1-путный	ДТ					7
	2011				0,2	0,2	0	0	7
	2015				0,10	0,10	0	0	6
Сухиничи-Брянск	2010	126	1-путный	ЭТ					7
	2011				15,9	19,6	20,9	20,1	8
	2015				15,10	11,50	11,6	11,6	5
Брянск-Фаянсовая-Вязьма	2010	245	1-путный	ДТ					5
	2011				1,5	1,9	0	0	5
	2015				1,50	1,50	1,02	1,01	5
Фаянсовая - Смоленск	2010	201	1-путный	ДТ					3
	2011				0,8	0,9	0	0	3
	2015				0,80	0,7	0	0	3
Сухиничи-Смоленск	2010	93/97	1-путный	ДТ					1
	2011				2,2	2,1	0,3	0,3	1
	2015				4,60	1,00	0	0	1
Сухиничи-Белев	2010	68/73	1-путный	ДТ					4
	2011				1,72	1,62	0,4	0,4	4
	2015				3,51	2,71	0	0	2
Фаянсовая -Рославль	2010	111	1-путный	ДТ					2
	2011				0	0,01	0	0	1
	2015				0	0	0,01	0,01	0

Таблица 9 – Техничко-эксплуатационные показатели работы железнодорожного транспорта по сообщениям железнодорожного транспорта

№ п/п	Сообщение, группа маршрутов	Размеры движения, пар/сутки	Дальность, км	Время хода, ч	Вагоно-ч	Вагоно-км	Поездо-ч
1	Калуга-1 – Москва	7	188	3:23	7946,6	446760	663,1
		5 экспрессов	188	2:42	6424,0	446760	535,3
2	Калуга-1 – Апрелевка	1	146	2:30	4015,0	223380	669,2
3	Калуга-1 – Бекасово - Кресты	1	153	2:49	3978,5	223380	663,1
4	Малоярославец – Москва	6	121	2:04	1394,8	88247	174,4
5	Обнинское - Москва	1	106	2:03	625,7	33592	70,2
6	Калуга-1– Сухиничи Главные/Узловые	5	104	2:02	4190,2	226008	698,4
7	Сухиничи Главные – Фаянсовая	1	72	1:47	342,4	13824	342,4
8	Износки – Вязьма	1	74	1:57	85,3	3553	85,3
9	Калуга-1–Темкино	2	112	2:44	2847,0	112785	949,0
10	Калуга-1– Износки	2,5	90	2:19	1160,3	45540	386,8
11	Калуга-1– Алексин	1	70	1:46	1323,2	56940	441,0
12	Калуга-1– Ферзиково	3	43	1:04	1140,7	44161	380,2
13	Калуга-1– Тула	1	131	2:58	392,0	17472	196,0

14	Калуга-1 – Узловая	1	184	4:06	392,0	17472	196,0
15	Сухиничи Главные – Брянск	4	126	2:13	2336,0	135780	584,0
16	Судимир – Брянск	0,5	50	1:05	681,3	36500	170,3
17	Березовский – Брянск Орловский	1	37	0:49	204,8	9216	51,2
18	Фаянсовая – Брянск	2	102/105	2:48	723,9	28470	362,0
19	Фаянсовая – Дятьково	1	55	1:21	166,6	6552	166,6
20	Фаянсовая – Вязьма	2	140	3:13	425,8	19710	425,8
21	Спас-Деменск – Сухиничи Узловые/Главные	1	93/97	2:10	863,8	34675	863,8
22	Фаянсовая – Спас-Деменск	1	54	1:20	486,7	19710	486,7
23	Фаянсовая – Сухиничи Главные	1	72	1:49	657,0	26280	657,0
24	Сухиничи Узловые/ Главные – Козельск	2	29/33	0:40	267,7	11315	267,7
25	Фаянсовая – Ельня	2	114	2:36	2171,8	93075	723,9

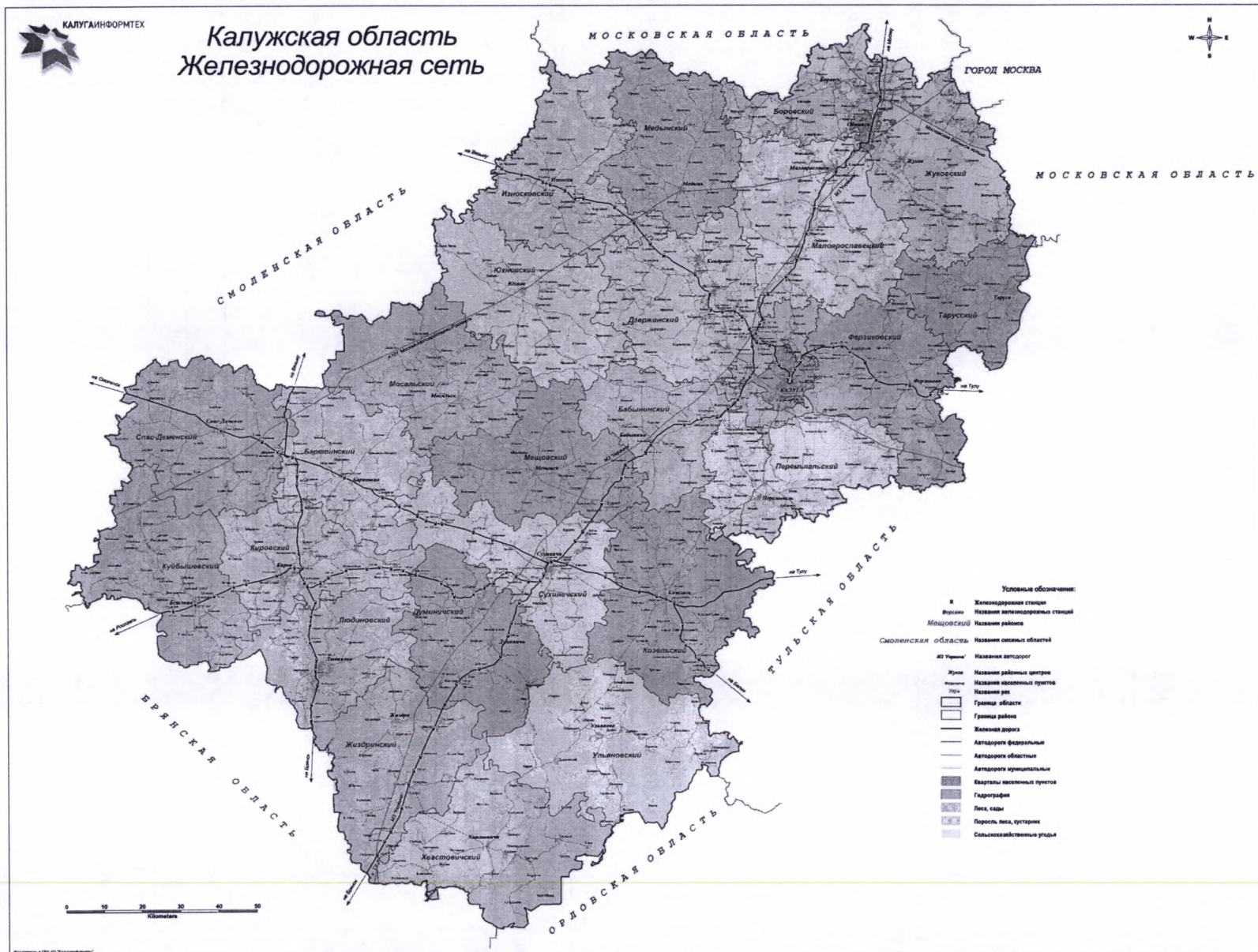


Рисунок 2 - Схема транспортного обслуживания субъекта РФ в части пригородных железнодорожных перевозок