

**Уполномоченный по правам человека в  
Удмуртской Республике**

**Специальный доклад по результатам  
мониторинга ситуации с доступностью  
транспортного обслуживания для сельского  
населения Удмуртской Республики**

2017

### **Обоснование проведения мониторинга.**

Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р, устойчивое развитие сельских территорий и повышение уровня жизни сельского населения определены в числе основных целей государственной аграрной политики в долгосрочной перспективе.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.11.2010 № 2136-р утверждена Концепция устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2020 года.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 02.02.2015 № 151-р утверждена Стратегия устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года.

В соответствии с данными программными документами, под устойчивым развитием сельских территорий понимается, в том числе, стабильное социально-экономическое развитие сельских территорий и повышение уровня жизни сельского населения.

Одной из основ устойчивого развития сельских территорий должно стать развитие современной транспортной инфраструктуры в сельской местности.

В сфере развития транспортной инфраструктуры сельских территорий указывается на необходимость улучшения транспортного обслуживания сельского населения путем увеличения числа сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами, числа и протяженности автобусных маршрутов, количества автобусов и обновления автобусного парка.

В то же время, поступающие к Уполномоченному по правам человека в Удмуртской Республике обращения граждан по вопросам организации транспортного обслуживания сельского населения свидетельствуют о наличии проблем в доступности для селян услуг пассажирских автобусных перевозок.

Реальность такова, что в подавляющем большинстве случаев речь идет не об открытии новых маршрутов и увеличении их протяженности, а о сохранении существующих маршрутов и числа рейсов на них.

Между тем, в условиях специфики сельских территорий, когда в районном центре сосредоточены органы государственной и муниципальной власти, центры оказания государственных и муниципальных услуг, медицинские, образовательные, почтовые, банковские и другие организации, оказывающие населению сельского района необходимые виды услуг, наличие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей возможность жителям сельских населенных пунктов добраться до районного центра, является критически важным условием сохранения и развития сельских территорий, уровня жизни сельского населения.

Так, жителям с. Девятово Сарапульского района пришлось столкнуться с негативными последствиями прекращения движения автобусов по маршруту г. Сарапул – с. Девятово.

Жители данного села, а в селе проживает около 500 человек, в отсутствие прямого автобусного сообщения вынуждены добираться пешком до трассы Ижевск - Сарапул, расположенной в 3 км. от села, чтобы сесть на проходящий автобус, а ездить приходится часто, так как фельдшера в селе нет, поликлиника находится в районном центре – селе Сигаево, налоговая инспекция, пенсионный орган и другие государственные органы – в городе Сарапуле.

Другой пример, когда закрытие маршрута с. Нылга – д. Петропавлово ухудшило качество жизни в муниципальном образовании «Петропавловское» Увинского района, где в шести сельских населенных пунктах проживает более 800 человек, в том числе около 140 пенсионеров и 130 несовершеннолетних.

Вследствие закрытия маршрута возникают сложности к доступу к медицинским услугам, оказание которых осуществляется в с. Нылга и п. Ува, государственным и муниципальным услугам, а также доступу детей к образовательным услугам, оказываемым в детском саду и школе в д. Петропавлово, обременительными стали поездки за пределы поселения пожилых людей, инвалидов, беременных женщин, пассажиров с детьми.

В другом случае закрытие автобусного маршрута сообщением с. Сюмси – с. Гура, лишило жителей села с. Гура, где проживает около 300 человек возможности добираться прямым маршрутом регулярных перевозок до районного центра.

Поступали также жалобы на ненадлежащую организацию движения внутрипоселковых маршрутов в п. Ува, непредоставления льгот по проезду на муниципальных маршрутах Увинского района, другие обращения по вопросам транспортного обслуживания.

Такого рода обращения побудили к проведению мониторинга складывающейся в Удмуртской Республике ситуации с качеством и доступностью транспортного обслуживания сельского населения.

### **Характеристика сельского населения и сельских территорий Удмуртской Республики.**

По состоянию на 1 января 2017 года в Удмуртской Республике проживает 1516826 человек, из них сельское население составляет 520854 человека, то есть, треть населения Удмуртии проживает на селе.

В том числе на селе проживает: мужчин – 254315 человек, женщин – 2665239 человек, трудоспособного возраста (с 16 лет до 54 лет для женщин и 59 лет для мужчин) – 277320 человек, в том числе мужчин – 157120 человек, женщин – 120200 человек, старше трудоспособного возраста (старше 55 лет для женщин и 60 для мужчин) – 128409 человек, в том числе мужчин – 37988 человек, женщин – 90421 человек, детей в возрасте до 15 лет – 115125 человек.

Административное устройство Удмуртской Республики включает 25 сельских районов, из них наиболее крупные – Завьяловский район с населением 74680 человек, Увинский район с населением 38134 человека,

Игринский район – 36822 человека, Малопургинский район с населением 33661 человек, Балезинский район с населением 31308 человек.

Районы, являющиеся наименее населенными: Граховский район – 8301 человек, Юкаменский район – 9921 человек, Красногорский район – 9004 человека, Киясовский район – 9441 человек, Селтинский район – 10457 человек, Каракулинский район – 10873 человека.

Структура административного устройства сельских муниципальных районов Удмуртской Республики:

№ п/п	Муниципальный район	Количество сельских поселений	Количество населенных пунктов
1.	Алнашский	12	81
2.	Балезинский	17	136
3.	Вавожский	10	69
4.	Воткинский	12	69
5.	Глазовский	11	123
6.	Граховский	8	41
7.	Дебесский	10	61
8.	Завьяловский	19	126
9.	Игринский	15	113
10.	Камбарский	7	20
11.	Каракулинский	12	32
12.	Кезский	15	136
13.	Кизнерский	14	70
14.	Киясовский	8	34
15.	Красногорский	10	71
16.	Малопургинский	15	79
17.	Можгинский	13	112
18.	Сарапульский	15	59
19.	Селтинский	9	72
20.	Сюмсинский	8	56
21.	Увинский	17	89
22.	Шарканский	15	91
23.	Юкаменский	8	73
24.	Якшур-Бодьинский	12	80
25.	Ярский	10	68

Сельское население в Удмуртской Республике распределено по районам следующим образом:

№ п/п	Муниципальный район	Численность населения (человек)
1.	Алнашский	18789
2.	Балезинский	31308

3.	Вавожский	15478
4.	Воткинский	24248
5.	Глазовский	16362
6.	Граховский	8301
7.	Дебесский	12073
8.	Завьяловский	74680
9.	Игринский	36822
10.	Камбарский	16933
11.	Каракулинский	10873
12.	Кезский	20421
13.	Кизнерский	18871
14.	Киясовский	9441
15.	Красногорский	9004
16.	Малопургинский	33661
17.	Можгинский	26493
18.	Сарапульский	24372
19.	Селтинский	10457
20.	Сюмсинский	12343
21.	Увинский	38134
22.	Шарканский	18562
23.	Юкаменский	8821
24.	Якшур-Бодьинский	21280
25.	Ярский	13604

### **Нормативное регулирование в области транспортного обслуживания населения.**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района относятся к вопросам местного значения муниципального района.

Отношения, связанные с организацией регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом, регулируются с 2016 года Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Согласно данному Федеральному закону, маршрут регулярных перевозок в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района относится к муниципальному маршруту регулярных перевозок, организацию которого осуществляет уполномоченный орган местного самоуправления.

Организация маршрута регулярных перевозок предусматривает установление всех необходимых элементов маршрута перевозки, в том числе:

порядкового номера маршрута регулярных перевозок;

наименования маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального остановочного пункта и конечного остановочного пункта по маршруту регулярных перевозок или в виде наименований поселений, в границах которых расположены начальный остановочный пункт и конечный остановочный пункт по данному маршруту;

наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты;

протяженности маршрута регулярных перевозок;

порядка посадки и высадки пассажиров (только в установленных остановочных пунктах или, если это не запрещено, в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок);

вида регулярных перевозок;

вида транспортных средств и класса транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса;

даты начала осуществления регулярных перевозок;

наименования, места нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества), осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок.

При этом регулярные перевозки бывают двух видов: по регулируемым тарифам и по нерегулируемым тарифам.

Регулярные перевозки по регулируемым тарифам осуществляются с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке.

Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам осуществляются с применением тарифов, установленных перевозчиком, и предоставление льгот на проезд осуществляется при условии согласования с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по соответствующему маршруту, размеров компенсации недополученных доходов, связанных с предоставлением таких льгот.

### **Исследовательская часть.**

В рамках проведения мониторинга ситуации с доступностью транспортного обслуживания для сельского населения Удмуртской Республики нами проведено анкетирование администраций сельских районов республики, являющихся организаторами маршрутов регулярных пассажирских перевозок в границах соответствующего района.

Администрациям муниципальных сельских районов республики было предложено ответить на следующие вопросы:

- о существующих в районе муниципальных маршрутах регулярных пассажирских перевозок, критериях организации маршрутной сети и открытия новых маршрутов;
- об уровне охвата населенных пунктов района маршрутной сетью регулярных пассажирских перевозок;
- о перевозчиках, осуществляющих в районе регулярные пассажирские перевозки, соблюдении ими условий осуществления перевозок, имеющихся нареканиях к ним;
- о маршрутах регулярных пассажирских перевозок, которые в 2015-2016 гг. были закрыты или не организованы, по каким причинам;
- о том, по каким маршрутам перевозка пассажиров осуществляется по регулируемым тарифам, по каким – нерегулируемым тарифам;
- о жалобах от населения, поступивших в 2015-2016 гг. по вопросам транспортного обслуживания, на что жалуются с какими просьбами и предложениями обращаются;
- о рекомендациях, замечаниях и предложениях по сложившейся ситуации с организацией транспортного обслуживания населения, качеством и доступностью для населения услуг перевозки.

По результатам анкетирования муниципальных районов в Удмуртской Республике выявлена следующая картина.

Распределение муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок по сельским районам Удмуртской Республики:

№ п/п	Муниципальный район	Количество муниципальных маршрутов	в т.ч. по регулируемым тарифам	в т.ч. по нерегулируемым тарифам
1.	Алнашский	3	3	--

2.	Балезинский	17	17	--
3.	Вавожский	0	--	--
4.	Воткинский	1	1	--
5.	Глазовский	0	--	--
6.	Граховский	0	--	--
7.	Дебесский	5	--	5
8.	Завьяловский	0	--	--
9.	Игринский	21	21	--
10.	Камбарский	1	1	--
11.	Каракулинский	5	--	5
12.	Кезский	7	--	7
13.	Кизнерский	6	5	1
14.	Киясовский	0	--	--
15.	Красногорский	6	--	6
16.	Малопургинский	9	--	9
17.	Можгинский	0	--	--
18.	Сарапульский	0	--	--
19.	Селтинский	9	9	--
20.	Сюмсинский	0	--	--
21.	Увинский	11	--	11
22.	Шарканский	3	--	3
23.	Юкаменский	6	6	--
24.	Якшур-Бодьинский	3	3	--
25.	Ярский	5	5	--

Развернутая информация администраций сельских муниципальных районов по анкетированию о ситуации с организацией транспортного обслуживания населения района:

#### Алнашский район

В районе организовано 3 муниципальных маршрута регулярных перевозок, все они осуществляются по регулируемым тарифам с предоставлением льгот.

Маршрутной сетью охвачено 56 населенных пунктов района, что составляет 70 % от числа всех населенных пунктов, в том числе все центры поселений связаны автобусным сообщением с районным центром.

Основным критерием организации муниципальных маршрутов названо отсутствие в населенных пунктах межмуниципальных и межрегиональных маршрутов, удовлетворяющих потребности в пассажирских перевозках.

Перевозчики в районе представлены АО «Удмуртавтотранс», обслуживающим два муниципальных маршрута, и индивидуальным предпринимателем.

За 2015-2016 гг. жалоб не было, поступило два обращения от граждан с предложениями об открытии новых маршрутов.

По мнению администрации района, проблему организации регулярных перевозок создают такси и нелегальных перевозчиков, деятельность которых влечет снижение пассажиропотока на маршрутах регулярных перевозок.



Высказано предложение о необходимости разработки на уровне закона мер по борьбе с нелегальными перевозчиками.

#### Балезинский район

В районе организовано 17 муниципальных маршрутов регулярных перевозок, все пассажирские перевозки осуществляются по регулируемым тарифам с предоставлением льгот.

Охвачены маршрутной сетью и связаны с районным центром все центры поселений и наиболее крупные населенные пункты района.

Организация маршрутов осуществляется с учетом потребности населения в перевозках, наличием и качеством дорог.

Перевозчики представлены АО «Удмуртавтотранс», ООО «Лидер-Авто» и индивидуальным предпринимателем.

За 2015-2016 гг. закрытий муниципальных маршрутов не было.

За 2015-2016 гг. поступили жалобы от граждан по вопросам несоблюдения графика движения автобусов, неисправности рейсовых автобусов.

По мнению администрации района, для обеспечения безопасной организации транспортного обслуживания населения необходимо решить вопрос с исправным состоянием автобусного парка.

#### Вавожский район

В районе перевозка пассажиров по муниципальным маршрутам не осуществляется, объясняется это отсутствием интереса перевозчиков к обслуживанию муниципальных маршрутов.

Согласно пояснениям районной администрация, при организации маршрутов учитываются обоюдные интересы населения и перевозчиков, ввиду немногочисленности населения в районе не представляется возможным найти перевозчика на заведомо убыточные маршруты.

В течение 2016 г. сведены к минимуму 7 муниципальных маршрутов, обслуживаемых ООО «Уваавто» и открытых еще в 80-е или 90-е годы, интенсивность движения на которых ранее была до 6 рейсов в день, как на маршруте сообщением Вавож - Н.Котья.

Администрация района видит решение вопроса по возобновлению в районе пассажирских перевозок в организации перевозок по нерегулируемым тарифам (в соответствии с решениями сельских сходов).

В порядке проведения работы по организации перевозки пассажиров разработаны и направлены в Миндортранс Удмуртской Республики минимальное расписание маршрутов, примерный перечень убытков на маршрутах при минимальном расписании, после разработки соответствующей документации планируется проведение торгов по определению перевозчика на территории района.

Однако, отмечается районной администрацией, по итогам предварительных переговоров ни одним из перевозчиков не выражено

желания участвовать в осуществлении регулярных перевозок, в том числе и по нерегулируемым тарифам, на территории района.

#### Воткинский район

На территории района функционирует только один муниципальный маршрут, перевозка пассажиров по которому осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением льгот. Маршрут обслуживает индивидуальный предприниматель.

Помимо этого, по территории района проходят 20 межмуниципальных маршрутов между городом Воткинском и Воткинским районом, организованных Миндортрансом Удмуртской Республики и обслуживаемых АО «Удмуртавтотранс».

Маршрутная сеть муниципального и межмуниципальных маршрутов охватывает 70 % населенных пунктов района, в том числе все центры поселений в районе связаны транспортным сообщением с районным центром – г. Воткинском.

В 2015-2016 гг. от населения района по вопросам транспортного обслуживания поступило 7 жалоб по поводу прекращения транспортного обслуживания населенных пунктов, речь идет о межмуниципальных маршрутах, где перевозчики прекращают транспортное обслуживание вследствие низкой рентабельности и отсутствия дотаций.

По информации администрации района, в целях обеспечения населения района транспортным обслуживанием принят порядок организации транспортного обслуживания населения на муниципальных маршрутах регулярных перевозок, разрабатываются новые муниципальные маршруты, по результатам которых будут проводиться конкурсы для поиска новых перевозчиков, прорабатывается схема транспортного обслуживания населенных пунктов с малым населением маломестными транспортными средствами, обслуживание по заявке и т.п. для увеличения рентабельности этих маршрутов.

#### Глазовский район

На территории района муниципальные маршруты отсутствуют.

Маршрутная сеть регулярных пассажирских перевозок в районе представлена 18 межмуниципальными маршрутами, организованными Миндортрансом Удмуртской Республики и обслуживаемыми АО «Удмуртавтотранс» (6 маршрутов), ООО «Лидер-Авто» (5 маршрутов) и индивидуальными предпринимателями.

Все маршруты осуществляются по регулируемым тарифам с предоставлением льгот по проезду.

Маршрутной сетью охвачено 83 сельских населенных пункта района из 123, в том числе все центры поселений связаны маршрутной сетью с районным центром - городом Глазовом.

Маршрутная сеть организована на основе потребностей в перевозках пассажиров по конкретному маршруту, с учетом предполагаемой

устойчивости пассажиропотока, состояния дорог, их соответствия требованиям безопасности движения.

В 2016 году вследствие ухода с рынка автоперевозчика были прекращены перевозки по двум межмуниципальным маршрутам: одного постоянного и одного сезонного, которым пользовались огородники.

Сельское население, ранее пользовавшееся постоянным маршрутом г. Глазов – д. Курегово, теперь пользуется маршрутом сообщением г. Глазов – д. Карсовой.

На территории района действуют три перевозчика: АО «Удмуртавтотранс», ООО «Лидер-Авто» и индивидуальный предприниматель.

В 2016 году от граждан поступило 7 жалоб по вопросам организации обслуживания маршрутов перевозок, изменения расписания и предоставления льгот.

По мнению администрации района, проблемные вопросы работы автотранспорта в районе касаются предоставления льготного проезда по социальным проездным билетам и отказов перевозчиков от маршрутов в связи с нерентабельностью перевозок, в частности, отмечается снижение числа перевозчиков в районе: с 5 по состоянию на 2015 года до 3 в 2017 году.

#### Граховский район

В районе муниципальные маршруты регулярных перевозок отсутствуют, в период 2011-2012 гг. произошло закрытие 13 муниципальных маршрутов по причине убыточности.

Одновременно с этим, районная администрация проводит работу по организации в районе 5 муниципальных маршрутов, в том числе, утвержден реестр муниципальных маршрутов, готовится документация по проведению конкурса на право обслуживания маршрутов регулярных пассажирских перевозок по нерегулируемым тарифам.

Однако перспективы открытия маршрутов оцениваются скептически, поскольку перевозчики из-за низкой рентабельности вследствие малого пассажиропотока, а также роста затрат на осуществление перевозок не идут в сельскую местность.

По мнению администрации, на организацию регулярных перевозок по муниципальным маршрутам бюджетам муниципальных образований необходимо предоставление субсидий, без которых, вследствие дотационности местных бюджетов, вопрос организации регулярных перевозок на селе не решить.

Администрация района предлагает необходимым выработку альтернативного варианта предоставления льготного проезда отдельным категориям граждан на маршрутах с нерегулируемыми тарифам.

Жалобы поступают в устной форме от пенсионеров и льготных категорий населения.

#### Дебесский район

В районе организовано 5 муниципальных маршрутов регулярных перевозок.

Перевозка пассажиров осуществляются по нерегулируемым тарифам, без предоставления льгот. Не предоставление льгот связано с отсутствием в бюджете средств на компенсацию перевозчикам выпадающих доходов.

Из всех населенных пунктов района 35 охвачены маршрутной сетью, все центры поселений, за исключением одного, связаны с районным центром.

Перевозки осуществляются индивидуальными предпринимателями и сельскохозяйственным производственным кооперативом.

В июле 2015 г. АО «Удмуртавтотранс» по мотиву низкого пассажиропотока и убыточности прекращено обслуживание трех муниципальных маршрутов, по одному из которых (д. Сюрногурт – с. Дебесы) движение удалось возобновить с октября 2015 г. с привлечением другого перевозчика.

В 2016 г. поступило от граждан предложение по организации маршрута до д. Дзилья, были проведены переговоры с перевозчиком, осуществляющим перевозки по маршруту с. Тыловой – с. Дебесы, по вопросу возможности включения в маршрут д. Дзилья, но от перевозчика поступил отказ по мотиву низкой рентабельности из-за отсутствия достаточного количества пассажиров.

Администрацией отмечается, что в районе отсутствует конкуренция на рынке пассажирских перевозок по причине невысокой доходности в связи с низким пассажиропотоком.

Высказано предложение для целей расширения маршрутной сети в районе предоставлять перевозчикам субсидии на возмещение части затрат на ГСМ.

#### Завьяловский район

На территории района муниципальные маршруты отсутствуют, рассмотрение вопроса об открытии муниципального маршрута возможно при поступлении обращений от граждан или перевозчика.

Потребность населения района в услугах пассажирских перевозок удовлетворяется посредством сети межмуниципальных маршрутов, проходящих по территории района, всего 158 маршрутов, в том числе 77 междугородних и 81 пригородный.

В результате из 126 населенных пунктов района 74 охвачены маршрутной сетью, в том числе все центры поселений связаны регулярным автобусным сообщением с районным центром напрямую или через г. Ижевск. Отсутствует автобусное сообщение в 52 населенных пунктах, где проживает 5,6 % населения района.

В основном, жители района пользуются 53 пригородными маршрутами, основным перевозчиком является ОАО «ИПОПАТ», обслуживающее 26 маршрутов.

Обращения от жителей района по вопросам транспортного обслуживания касаются таких вопросов, как увеличение числа рейсов на маршруте, протяженность маршрута, открытие новых маршрутов.

Возможность удовлетворения таких обращений зависит от наличия устойчивого спроса со стороны пассажиров, при отсутствии экономической обоснованности (выгоды) для перевозчика вследствие низкой наполняемости салона автобуса заявки на изменение маршрута отклоняются.

Так, не решен положительно вопрос об увеличении числа рейсов по маршрутам, проходящим по территории муниципального образования «Ягульское», а также на маршруте Ижевск – Люк. Отрицательная позиция перевозчика объяснена экономической нецелесообразностью ввиду низкой наполняемости салонов автобусов пассажирами.

#### Игринский район

На территории района организован 21 муниципальный маршрут регулярных перевозок, перевозка пассажиров по всем маршрутам осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением всех установленных при проезде льгот.

Все 15 муниципальных образований (поселений) района охвачены маршрутной сетью и связаны с районным центром.

В районе работают 6 перевозчиков: АО «Удмуртавтотранс» и 5 индивидуальных предпринимателей

За 2015-2016 гг. закрытий муниципальных маршрутов не было.

Поступившие в 2015-2016 гг. 3 жалобы по вопросам транспортного обслуживания касались несоблюдения перевозчиками расписания движения автобусов. Если проблемы и возникают, они оперативно решаются в рабочем порядке.

#### Камбарский район

В районе организован один муниципальный маршрут регулярных перевозок сообщением г. Камбарка – с. Кама - д. Шолья.

Перевозка пассажиров по данному муниципальному маршруту осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением льгот, маршрут обслуживает индивидуальный предприниматель.

До 2015 года в районе существовали также маршруты г. Камбарка – с. Михайловка и г. Камбарка – п. Борок.

В связи с их закрытием поступали обращения от жителей с. Михайловка и п. Борок с просьбой возобновить движение автобусов, однако перевозчики не заявляют на обслуживание этих маршрутов по причине их убыточности. Субсидировать перевозки из бюджета района не представляется возможным, район является дотационным.

В результате в Камбарском районе не охвачены маршрутной сетью населенные пункты муниципальных образований (поселений) «Михайловское», «Армязское», Ершовское», «Борковское» с общей численностью населения 2527 человек.

### Каракулинский район

На территории района организовано 5 муниципальных маршрутов регулярных перевозок.

Перевозка пассажиров по всем маршрутам осуществляются по нерегулируемым тарифам.

Из всех населенных пунктов района 19 охвачены маршрутной сетью, все центры поселений связаны с районным центром.

Решения об открытии новых маршрутов не принимаются из-за небольшого пассажиропотока.

Пассажирские перевозки в районе обеспечивает один индивидуальный предприниматель, нареканий к его работе нет.

Жалоб от населения в 2015-2016 гг. по вопросам транспортного обслуживания не поступало.

Предложений и замечаний по организации транспортного обслуживания у администрации района нет.

### Кезский район

В районе организовано 7 муниципальных маршрутов регулярных перевозок, кроме того, по 5 муниципальным маршрутам объявлен конкурс на предоставление права их обслуживать.

Около половины населенных пунктов района (47,8 %) охвачены автобусным сообщением.

Перевозка пассажиров на маршрутах осуществляются по нерегулируемым тарифам.

В районе работают три перевозчика: АО «Удмуртавтотранс» и два индивидуальных предпринимателя.

За 2015-2016 гг. закрытия маршрутов не было.

За 2015-2016 гг. от граждан поступили 3 жалобы в связи с временным ограничением движения маршрута сообщением Кез—Кулига в осенне-весенний период.

### Кизнерский район

В районе организовано 6 муниципальных маршрутов регулярных перевозок, из которых на 5 маршрутах перевозка пассажиров осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением льгот, и на одном – по нерегулируемым тарифам.

В районе из 70 населенных пунктов маршрутной сетью охвачено 17.

Все маршруты обслуживает АО «Удмуртавтотранс» (Кизнерский участок Можгинского филиала).

За 2015-2016 гг. закрытия маршрутов не было.

С целью улучшения транспортного обслуживания населения администрация района предполагает необходимым возобновление движения 4 ранее закрытым муниципальным маршрутам.

### Киясовский район

В районе муниципальные маршруты регулярных перевозок не организованы.

В том числе не производилось закрытие маршрутов в 2015-2016 гг., равно как не открывались и не планировались к открытию новые маршруты.

Сложившуюся в районе с пассажирскими перевозками ситуацию районная администрация объясняет небольшим пассажиропотоком в районе.

По утверждению администрации района, жалоб от населения по вопросам организации транспортного обслуживания не поступало.

### Красногорский район

В районе организовано 6 муниципальных маршрутов регулярных перевозок, которые осуществляются по нерегулируемым тарифам.

Организация маршрутной сети осуществляется по принципу необходимости соединения автобусным сообщением центров сельских поселений с районным центром, и с учетом наличия пассажиропотока.

Вследствие небольшого пассажиропотока, а также деятельности таксистов открытие новых маршрутов регулярных перевозок не предполагается.

Из всех населенных пунктов района 20, где проживает 88,3 % населения, в том числе все центры поселений, имеют регулярное автобусное сообщение с районным центром 1-2 раза в неделю.

За 2015-2016 гг. закрытия маршрутов, равно как и открытия новых, не было.

Все муниципальные маршруты в районе обслуживает один перевозчик, являющийся индивидуальным предпринимателем.

В числе проблем, возникающих при организации транспортного сообщения, администрация района указывает на отказ перевозчиков от обслуживания нерентабельных маршрутов.

С большим трудом удалось организовать 6 маршрутов по нерегулируемым тарифам. В случае изменения вида перевозок (на перевозки по регулируемым тарифам) единственный работающий в районе перевозчик обещал уйти с рынка пассажирских перевозок, при этом переговоры с другими перевозчиками из-за небольшого пассажиропотока, а также плохого состояния грунтовых дорог не имеют успеха.

Из-за небольшого пассажиропотока даже при наличии субсидирования пассажирских перевозок перевозчик не может компенсировать свои расходы.

### Малопургинский район

В районе организовано 9 муниципальных маршрутов регулярных перевозок, планируется открыть еще один маршрут.

Все перевозки осуществляются по нерегулируемым тарифам.

Из 79 населенных пунктов района маршрутной сетью охвачены все центры поселений, а также 34 иных населенных пункта района.

Пассажирские перевозки на территории района осуществляют индивидуальные предприниматели, условия осуществления перевозок ими соблюдаются, нареканий к их работе нет.

#### Можгинский район

На территории района действуют только межмуниципальные маршруты регулярных перевозок, всего их 17, которые обеспечивают автобусное сообщение всех центров сельских поселений, а также большинство населенных пунктов с районным центром – городом Можга.

Перевозка пассажиров на всех маршрутах осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением льгот.

Перевозку осуществляют 4 перевозчика, в том числе АО «Удмуртавтотранс».

В течение 2015-2016 гг. поступило 26 обращений от граждан по вопросам транспортного обслуживания, в основном, затрагивается проблема сокращения числа рейсов на маршруте вследствие низкого пассажиропотока.

#### Сарапульский район

В районе отсутствуют муниципальные маршруты регулярных пассажирских перевозок.

Транспортное обслуживание населения района осуществляется посредством межмуниципальных перевозок, связывающих населенные пункты с районным центром – с. Сигаево, и г. Сарапулом, действующая маршрутная сеть таких перевозок охватывает все центры сельских поселений и также наиболее крупные населенные пункты района.

Конкуренция на рынке пассажирских перевозок достаточно развита, в районе действуют 9 перевозчиков, в том числе 5 индивидуальных предпринимателей, а также АО «Удмуртавтотранс», ООО «СТК», ООО «Сарапульский междугородний транспорт», ООО «СитиТранс».

В связи с тем, что с 2016 года прекращена остановка маршрутных транспортных средств в местах, не оборудованных посадочными площадками и не указанных в маршрутах, стали поступать жалобы жителей д. Сыропятово, д. Глухово, д. Сергеево, поскольку остановки у данных населенных пунктов, расположенных на трассе Сарапул – Каракулино, находящейся в собственности Удмуртской Республике, не оборудованы.

#### Селтинский район

На территории района с 20 июня 2017 г. организовано 9 муниципальных маршрутов регулярных перевозок, которые осуществляются по регулируемым тарифам с предоставлением льгот.

В том числе, с учетом обращений граждан, испытывающих потребность в автобусном сообщении, а также выполнения осенью 2016 г. работ по увеличению ширины проезжей части дороги с 4,5 до 6 м, возобновлены регулярные перевозки по одному ранее закрытому маршруту, а также открыт один новый маршрут.



В результате, из 72 населенных пунктов района 28, в том числе все центры поселений, связаны маршрутной сетью с районным центром.

По всем маршрутам перевозки пассажиров осуществляет АО «Удмуртавтотранс».

Поступившие в 2015-2016 гг. жалобы по транспортному обслуживанию затрагивали вопросы изменения расписания рейсов, возобновления ранее закрытых маршрутов.

По мнению районной администрации, при определении межбюджетных трансфертов району необходимо учитывать расходы бюджета на организацию регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, которые, как правило, являются убыточными.

#### Сюмсинский район

В районе отсутствуют муниципальные маршруты регулярных перевозок.

В 2015 году произошло закрытие 8 муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок по причине убыточности вследствие низкого пассажиропотока.

В 2015-2016 гг. поступило 7 жалоб от граждан по вопросам транспортного обслуживания, а именно – на отсутствие транспортного сообщения населенных пунктов с районным центром.

Для организации в районе транспортного обслуживания населения в 2017 году районной администрацией проведено два конкурса на право осуществления пассажирских автобусных перевозок по муниципальным маршрутам, однако заявки на участие в конкурсах от перевозчиков не поступили, конкурсы признаны не состоявшимися.

#### Увинский район

В районе организовано 11 муниципальных маршрутов регулярных перевозок, которые осуществляются по нерегулируемым тарифам.

В 2015-2016 гг. в районе по инициативе перевозчика было закрыто 9 маршрутов, в то же время, произошло открытие других 6 маршрутов.

В районе осуществляют деятельность 4 перевозчика: ООО «УваАвтоТранс» и три индивидуальных предпринимателя.

Администрация района указывает, что перебои в движении рейсовых автобусов и предоставлении льгот связаны с уходом из района основного перевозчика – АО «Удмуртавтотранс».

Кроме того, указывается на сложности в организации пассажирских перевозок вследствие отсутствия бюджетного финансирования на эти цели. Из-за отсутствия финансовой заинтересованности сложно создать условия для конкуренции. Наличие большого числа льготников (5759 человек по району, в том числе 2804 человека в самом п. Ува, без учета школьников и детей из многодетных малообеспеченных семей) усугубляет ситуацию, на такое количество льготников выделяемых средств недостаточно.

Осуществлять перевозки по регулируемым тарифам с предоставлением льгот не соглашается ни один из перевозчиков по причине нежелания нести расходы на вление учета и отчетности, недостаточности размер компенсации для покрытия выпадающих доходов.

С большим трудом удалось достичь определенной договоренности по предоставлению льгот по муниципальным маршрутам, в дальнейшем эта работа продолжится и в отношении п. Ува.

В 2015-2016 гг. по вопросам транспортного обслуживания поступило около 40 жалоб, в основном, жалуются на частые срывы рейсов, отмену некоторых маршрутов в связи с низким пассажиропотоком, отмену льгот.

Районной администрацией высказано предложение увеличить размер субсидий на возмещение затрат в связи с предоставлением льгот по регулярным перевозкам в межмуниципальном сообщении.

#### Шарканский район

На территории района организовано 3 муниципальных маршрута регулярных пассажирских перевозок, перевозка пассажиров осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением льгот.

Из 91 населенного пункта района маршрутной сетью охвачено 30 населенных пунктов, в том числе 10 из 15 центров поселений имеют автобусное сообщение с районным центром.

Единственным перевозчиком является ООО «ЦФО-Транс».

Нареканий к работе перевозчика нет, жалоб от населения по вопросам транспортного обслуживания, а также предложений по открытию новых маршрутов не поступало.

#### Юкаменский район

На территории района организовано 6 муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок, перевозка пассажиров осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением всех установленных льгот.

Все основные населенные пункты района, включая все центры поселений, связаны маршрутной сетью перевозок с районным центром.

Перевозки осуществляют два перевозчика: АО «Удмуртавтотранс» и МБУ «Центр комплексного обслуживания учреждений культуры», по 4 маршрута.

Вследствие низкой наполняемости автобусов приостановлено движение по маршруту Юкаменское – Ежево, обслуживаемого АО «Удмуртавтотранс», однако, этот маршрут входит в состав маршрута Юкаменское – Новоелово.

Жалобы от населения в 2015-2016 гг. по вопросам транспортного обслуживания касались изменений расписания движения автобусов, в результате которых количество дней, когда осуществляется перевозка пассажиров, сократилось с 7 до 4, причиной чего является низкая наполняемость автобусов вследствие работы нелегальных такси.

Замечаний и предложений не имеется.

### Якшур-Бодьинский район

В районе организовано 3 муниципальных маршрута регулярных перевозок, на которых перевозка пассажиров осуществляется по регулируемым тарифам.

Муниципальные маршруты максимально охватывают центры сельских поселений и крупные населенные пункты района, так, из 12 центров поселений 10 связаны автобусным транспортным сообщением с районным центром.

Решения об открытии новых маршрутов принимаются по результатам проведения сходов населения в населенных пунктах и с учетом наличия перевозчика, готового и имеющего возможности осуществлять пассажирские перевозки.

Так, остающиеся без автобусного сообщения с районным центром два центра сельских поселений не охвачены маршрутной сетью пассажирских перевозок по причине нерентабельности маршрутов вследствие малого числа желающих воспользоваться услугами автобусных перевозок.

На территории района осуществляют деятельность по перевозке пассажиров два перевозчика: ОАО «ИПОПАТ» и ООО «МУПТИ», нареканий к их работе, в том числе от населения, нет.

Закрытия маршрутов в 2015-2016 гг. не было, жалоб от населения не поступало.

Администрация района отмечает в числе проблем в сфере транспортного обслуживания отсутствие перевозчиков, готовых осуществлять перевозки из небольших и удаленных населенных пунктов.

### Ярский район

В районе организовано 5 муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок, перевозка пассажиров осуществляется по регулируемым тарифам с предоставлением льгот.

Критерием открытия новых маршрутов являются потребность населения в услугах пассажирских перевозок, транспортная доступность.

Оказанием услуги пассажирских перевозок в районе занимаются АО «Удмуртавтотранс» и индивидуальный предприниматель.

Закрытия маршрутов в 2015-2016 гг. не было, жалоб от населения по вопросам транспортного обслуживания не поступало.

Администрацией района отмечается, что в районе имеются убыточные маршруты в малонаселенные труднодоступные населенные пункты, местный бюджет не располагает средствами для субсидирования перевозчикам убытков по таким маршрутам.

Финансирование убыточных маршрутов возможно только на уровне республики.

### **Анализ полученной информации.**

Складывающаяся на сельской территории Удмуртской Республике ситуация с организацией регулярных пассажирских перевозок носит неоднородный характер, различия в состоянии транспортного обслуживания населения по районам республики порой существенны.

По количеству и видам пассажирских перевозок сельские районы можно разделить на четыре группы:

- 1) районы с муниципальными маршрутами, организованными полностью или преимущественно по регулируемым тарифам;
- 2) районы с муниципальными маршрутами, организованными полностью или преимущественно по нерегулируемым тарифам;
- 3) районы, где муниципальные маршруты регулярных перевозок не организованы;
- 4) пригородные районы, где регулярные пассажирские перевозки осуществляются в межмуниципальном сообщении.

Первую группу составляют Алнашский, Бalezинский, Игринский, Камбарский, Кизнерский, Селтинский, Юкаменский, Якшур-Бодьинский и Ярский районы.

Наиболее благополучной ситуация в организации регулярных пассажирских перевозок видится в Игринском и Бalezинском районах, где организовано соответственно 21 и 17 муниципальных маршрутов.

Относительно неплоха ситуация с пассажирскими перевозками по регулируемым тарифам в Селтинский районе, где организовано 9 муниципальных маршрутов, Юкаменском и Кизнерском районах с 5 муниципальными маршрутами (в Кизнерском районе из 6 маршрутов один организован по нерегулируемым тарифам), Ярском районе, где 5 муниципальных маршрутов.

По 3 муниципальных маршрута регулярных пассажирских перевозок по регулируемым тарифам организованы в Алнашском и Якшур-Бодьинском районах.

В группу районов, где муниципальные маршруты организованы с условием перевозки пассажиров по нерегулируемым тарифам, входят Дебесский (5 маршрутов), Каракулинский (5 маршрутов), Кезский (7 маршрутов), Красногорский (6 маршрутов), Малопургинский (9 маршрутов), Увинский (11 маршрутов) и Шарканский (3 маршрута) районы.

В число районов, где регулярная перевозка пассажиров по муниципальным маршрутам не осуществляется, входят Вавожский, Граховский, Киясовский и Сюмсинский районы.

В группу пригородных районов, где потребность в регулярных пассажирских перевозках удовлетворяется посредством организации сети межмуниципальных (пригородных) маршрутов, входят Завьяловский район с

81 пригородным маршрутом, Воткинский район с 20 пригородными маршрутами, Глазовский район с 18 пригородными маршрутами, Можгинский район с 17 пригородными маршрутами и Сарапульский район.

Таким образом, из 25 сельских районов республики в 9 районах перевозка пассажиров организована по регулируемым тарифам, в 7 районах – по нерегулируемым тарифам, в 4 районах муниципальные маршруты не организованы вовсе, и в 5 пригородных районах регулярные пассажирские перевозки организованы в формате межмуниципальных маршрутов.

Всего на сельской территории Удмуртской Республики организовано 118 муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок, из них пассажирские перевозки по регулируемым тарифам осуществляются на 71 маршруте (60,2 %), по нерегулируемым тарифам – на 47 маршрутах (39,8 %).

Характерно, что муниципальные маршруты, организованные в Игринском и Балезинском районах, в совокупности 38 маршрутов, составляют 32,2 % от всех муниципальных маршрутов в сельских районах республики и 53,5 % от всех муниципальных маршрутов в сельских районах республики по регулируемым тарифам.

Хотя на сельских территориях республики доля пассажирских перевозок, осуществляемых по регулируемым тарифам, несколько превалирует, высокий удельный вес маршрутов с нерегулируемыми тарифами – почти 40 %, дает повод прогнозировать тенденцию к переходу к организации на сельских территориях перевозки пассажиров по нерегулируемым тарифам.

Так, эта тенденция реализована в Увинском, Дебесском, Кезском, Каракулинском, Красногорском, Малопургинском и Шарканском районах, где все муниципальные маршруты регулярных перевозок организованы на условиях нерегулируемых тарифов.

Следует понимать и принимать то обстоятельство, что в условиях сельской местности перевозки пассажиров по нерегулируемым тарифам организуются в тех случаях, когда оказалось невозможным организация перевозок по регулируемым тарифам на маршрутах, на которые вследствие отсутствия должной рентабельности перевозчики не идут.

Такой вид перевозок является определенным компромиссом между интересами населения в получении услуг регулярных пассажирских перевозок и интересами перевозчика в извлечении прибыли в результате оказания таких услуг без предоставления льгот по проезду отдельным категориям пассажиров.

Одновременно с этим, пример Вавожского, Граховского, Киясовского и Сюмсинского районов показывают, что даже такой компромиссный вариант организации пассажирских перевозок не гарантирует наличие на селе маршрутов регулярных перевозок.

В числе основной причины сложностей в организации транспортного обслуживания сельского населения называется низкий пассажиропоток, вследствие чего на маршрутах с небольшой наполняемостью салонов

автобусов пассажирами перевозки малорентабельны, а то и убыточны, и перевозчики интереса к обслуживанию таких маршрутов не имеют.

Так, на низкий пассажиропоток, как причину трудностей в организации пассажирских перевозок, указали руководители Алнашского, Вавожского, Граховского, Дебесского, Камбарского, Каракулинского, Киясовского, Красногорского, Селтинского, Сюмсинского, Увинского, Юкаменского, Якшур-Бодьинского, Ярского районов.

Низкий уровень рентабельности обуславливает слабое развитие конкурентной среды на рынке регулярных пассажирских перевозок в сельской местности.

Согласно информации территориального отдела Государственного автодорожного надзора по Удмуртской Республике, на муниципальных маршрутах состояние конкурентной среды характеризуется как не развитое или слаборазвитое, и, в общем, конкуренция оценивается как слабая.

Исходя из сведений, предоставленных районными администрациями, перевозчики, работающие на регулярных маршрутах в сельской местности, конкурируют не столько между собой, сколько с таксистами, в том числе работающими нелегально.

На деятельность таксистов, «отбирающих» у перевозчиков пассажиров, как одну из проблем организации регулярных пассажирских перевозок на селе, указали, в частности, власти Алнашского, Юкаменского районов.

Как нам представляется, наряду с деятельностью таксистов снижению числа потребителей услуг регулярных пассажирских перевозок способствует и рост количества личного автотранспорта, находящегося в собственности сельских жителей.

Кроме того, следует принимать во внимание и невысокий, вследствие условий жизни на селе, уровень мобильности сельского населения по сравнению с жителями городов.

Наряду с низким пассажиропотоком негативно отражается на работе транспортных организаций и индивидуальных предпринимателей недостаточное бюджетное финансирование компенсации перевозчикам выпадающих доходов в связи с перевозкой льготных категорий граждан по социальным проездным билетам.

На это указывает и территориальный отдел Государственного автодорожного надзора по Удмуртской Республике, и основной перевозчик на рынке муниципальных маршрутов – АО «Удмуртавтотранс».

АО «Удмуртавтотранс» обращает внимание, что в республике не разработаны нормативные документы:

- о порядке финансирования перевозчикам убытков, полученных при обслуживании пассажиров в сельской местности на пригородных социально-значимых маршрутах (до малонаселенных пунктов);

- о предоставлении льгот детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей, а также детям из малообеспеченных семей – учащимся общеобразовательных учреждений и школ-интернатов, проживающих в сельской местности.

По этой причине транспортные организации и индивидуальные предприниматели за прошедшие 7 месяцев 2017 года не получили из бюджета компенсацию за проделанную работу по обслуживанию сельских убыточных маршрутов и оказанные услуги вышеперечисленным льготникам.

Ряд индивидуальных предпринимателей, обслуживающих сельские маршруты, высказывают следующие предложения, которые, по их мнению, должны улучшить ситуацию в сфере пассажирских перевозок в республике:

1) объединение в выставляемом на конкурс лоте прибыльных и убыточных маршрутов на основе анализа рентабельности маршрутов;

2) закрепление полномочий по сбору и распределению средств от продажи социальных проездных билетов за Миндортрансом Удмуртской Республики;

3) усиление контроля за объективностью отражения перевозчиками в отчетности сведений о количестве рейсов, на которых осуществляется перевозка льготных категорий пассажиров;

4) организация независимых диспетчерских пунктов в населенных пунктах, где невозможно отследить количество выполненных рейсов и соблюдение графика движения (на примере положительного опыта Тюменской области);

5) недопустимость пролонгации договоров на организацию регулярных пассажирских перевозок без проведения конкурсных процедур.

Очевидно, что низкий уровень рентабельности сельских маршрутов регулярных пассажирских перевозок влечет недостаток у перевозчиков средств на обновление автобусного парка и поддержание его в надлежащем техническом состоянии.

По информации территориального отдела Государственного автодорожного надзора по Удмуртской Республике, одним из основных нарушений перевозчиками требований к организации и обеспечению безопасности перевозочного процесса является отсутствие учетных данных по прохождению автотранспортными средствами ремонта и технического обслуживания.

Кроме того, выявляются нарушения режима труда и отдыха водителей автобусов, не прохождение ими предрейсового и послерейсового медицинских осмотров, отсутствие договора страхования гражданской ответственности перевозчика.

Что касается объектов транспортной инфраструктуры, по информации АО «Автовокзалы Удмуртии» на территории республики функционируют остановочные пункты в г. Воткинске, с. Шаркан, г. Глазове, п. Балезино, с. Юкаменское, п. Яр, с. Красногорское, с. Карсовой, п. Игра, с. Дебесы, п. Кез, г. Ижевске, с. Малая Пурга, с. Якшур-Бодья, с. Киясово, г. Можга, с. Грахово, с. Алнаши, п. Кизнер, п. Ува, с. Вавож, с. Сюмси, с. Селты, с. Нылга, г. Сарапуле, с. Каракулино.

В том числе работают 4 автовокзала: в гг. Ижевске, Глазове, Сарапуле, Воткинске, 12 автостанций: в п. Нылга, п. Белизино, с. Дебесы, п. Ува,

г. Ижевске (Южная автостанция), г. Можга, с. Малая Пурга, с. Алнаши, п. Кез, с. Якшур-Бодья, п. Игра, с. Сюмси.

Все автовокзалы и автостанции соответствуют Минимальным требованиям к оборудованию автовокзалов и автостанций, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29.12.2015 № 387, что подтверждается положительными заключениями Управления Государственного автодорожного надзора по Удмуртской Республике от 7 июля 2016 года.

АО «Автовокзалы Удмуртии» заверяет о принятии всех возможных мер для создания людям с ограниченными возможностями комфортных условий для приобретения билетов, в частности, большинство автовокзалов и автостанций оборудовано пандусами, организована продажа билетов через обращение персонала без заезда в помещение вокзала.

### **Выводы и рекомендации.**

Ситуация с транспортным обслуживанием сельского населения республики видится скорее проблемной, чем благополучной, практически все администрации сельских районов республики признают сложность организации на сельской территории муниципальных маршрутов.

Низкая рентабельность регулярных пассажирских перевозок в сельской местности, на что объективно указывают слабое развитие конкуренции на рынке муниципальных перевозок и отсутствие муниципальных маршрутов в ряде районов вследствие того, что перевозчики не проявляют интереса к их обслуживанию, влечет снижение уровня доступности услуг перевозки для жителей села.

В республике в целом наблюдается тенденция к сокращению числа сельских муниципальных маршрутов и их протяженности, снижению числа рейсов на таких маршрутах, переходу на организацию пассажирских перевозок по нерегулируемым тарифам.

По нашему мнению, к организации регулярных пассажирских перевозок в сельской местности нельзя подходить как к коммерческому проекту, когда окупаемость и прибыльность перевозок обеспечиваются путем взимания с пассажиров платы за проезд.

Безусловно, заслуживает внимания, изучения и тиражирования положительный опыт организации регулярных пассажирских перевозок по регулируемым тарифам в Игринском и Балезинском районах, на которые приходится более трети всех муниципальных маршрутов в сельских районах республики и более половины всех муниципальных маршрутов в сельских районах республики по регулируемым тарифам.

Вместе с тем, опыт организации муниципальных маршрутов в других районах республики, накопленный районными администрациями, указывает на то, что надлежащее обеспечение жителей сельской местности надежным и доступным пассажирским транспортом возможно только посредством государственно-частного партнерства, когда необходимый уровень рентабельности убыточных маршрутов пассажирских перевозок в



малонаселенные и отдаленные сельские населенные пункты будет обеспечиваться за счет бюджетных субсидий.

Как нам представляется, целесообразно решать проблему сохранения и развития в республике муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок в сельской местности централизованно, путем разработки и реализации в рамках государственной программы Удмуртской Республики «Развитие транспортной системы Удмуртской Республики», утвержденной постановлением Правительства Удмуртской Республики от 29.07.2013 № 330, подпрограммы «Сельский автобус».

Так, по информации Миндортранса Удмуртской Республики, на оплату компенсации проезда по единому социальному проездному билету в год в бюджете республики закладывается 245 млн. руб., в 2016 году было реализовано по республике 934660 социальных проездных билетов.

Из числа этих социальных проездных билетов в г. Ижевске реализовано 680581 штук, которые распределились между МУП «ИжГЭТ» - 298094 шт. (43,8%) - 92 138 515 руб. и ОАО «ИПОПАТ» - 382486 штук (56,2%) - 129 306 757 руб.

С учетом того, что в городе Ижевске все маршруты прибыльные, часть средств, предусматриваемых на социальные проездные билеты, можно перераспределить на подпрограмму «Сельский автобус».

Полагаем необходимым рекомендовать Министерству транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики на основе анализа экономики и логистики организации муниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок в сельской местности проработать вопрос о необходимости такой подпрограммы в Удмуртской Республике.

Одновременно Правительству Удмуртской Республики следует принять меры к разработке нормативных правовых актов, касающихся компенсации перевозчикам выпадающих доходов в связи перевозкой льготных категорий пассажиров.

Уполномоченный по правам человека  
в Удмуртской Республике

В.В.Соломенников