



РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 9 марта 2016 года

№ 179-р

г. Ижевск

Об утверждении Комплексного плана транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок

1. Утвердить прилагаемый Комплексный план транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок (далее – КПТО).
2. Направить указанный в пункте 1 настоящего распоряжения КПТО Министерству транспорта Российской Федерации и Министерству экономического развития Российской Федерации.

**Председатель Правительства
Удмуртской Республики**

В.А. Савельев

УТВЕРЖДЁН
распоряжением Правительства
Удмуртской Республики
от 9 марта 2016 года № 179-р

КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН
транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики
на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года)
в части пригородных пассажирских перевозок

СОДЕРЖАНИЕ

I. Основные понятия и определения, используемые в комплексном плане транспортного обслуживания населения (далее – КПТО).....	3
II. Условия реализации КПТО на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок.....	5
1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Удмуртской Республики.....	5
2. Экономика Удмуртской Республики.....	8
3. Демография.....	8
4. Рынок труда и доходы населения.....	10
5. Жилищный комплекс.....	12
6. Территориальное развитие.....	13
7. Ситуационный анализ условий реализации КПТО.....	15
7.1. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО.....	15
7.2. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта.....	15
7.3. Возможности для развития пригородного транспорта.....	16
8. Вывод.....	16
III. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики в части пригородных пассажирских перевозок.....	17
9. Анализ схемы транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	17
10. Железнодорожный транспорт.....	18
11. Автомобильный транспорт.....	23
12. Водный транспорт.....	36
13. Параметры внутрирегионального транспортного баланса (далее – ВРТБ) в существующих условиях.....	36
14. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	46

15. Ключевые проблемы и потенциальные направления совершенствования транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.....	47
IV. Целевая модель транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики	50
16. Ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок....	50
17. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ.....	51
18. Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания.....	55
19. Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу.....	56
V. Дорожная карта реализации КПТО Удмуртской Республики на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок.....	58
20. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО.....	58
21. Эффекты от реализации КПТО.....	63
22. Риски от реализации КПТО.....	68
VI. Требования к параметрам регионального плана (заказа) осуществления пригородных пассажирских перевозок.....	70
VII. Информация о неурегулированных спорах между Правительством Удмуртской Республики и пригородными пассажирскими компаниями по вопросу обоснованности задолженности за услуги по пригородным железнодорожным перевозкам, оказанным в 2011-2014 годах.....	80
Источники.....	81

I. Основные понятия и определения, используемые в КПТО

Пригородные перевозки – это перевозки пассажиров автомобильным, железнодорожным и внутренним водным общественным транспортом, включенные в Реестр сообщений пригородных перевозок, отнесенных к ведению субъекта Российской Федерации.

Транспортное обслуживание – это деятельность по предоставлению жителям услуг в части пригородных пассажирских перевозок.

Регулярное транспортное обслуживание – это транспортное обслуживание, которое осуществляется с установленным расписанием.

Уровень транспортного обслуживания – это характеристика или набор характеристик, отражающих способность системы транспортного обслуживания в некоторый момент времени удовлетворять потребности населения в пригородных перевозках.

Транспортный центр – это муниципальное образование, группа муниципальных образований или часть муниципального образования, которые выступают единым и самостоятельным центром формирования и притяжения пассажиропотока во ВРТБ.

Остановочный пункт – это стационарный объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для посадки и высадки пассажиров в пригородном сообщении.

Корреспонденция пассажиропотоков – это множество перевозок между двумя транспортными центрами.

Пригородное пассажирское сообщение – это множество корреспонденций пассажиропотоков между начальным, конечным и промежуточными остановочными пунктами, обслуживаемых на общей транспортной инфраструктуре с едиными параметрами.

Реестр пригородных пассажирских сообщений – это закрытый перечень пригородных пассажирских сообщений, регулирование которых относится к ведению субъекта Российской Федерации.

ВРТБ – это формализованное описание миграции населения в пределах пригородной зоны субъекта Российской Федерации по пригородным пассажирским сообщениям, включенным в реестр пригородных пассажирских сообщений.

Схема транспортного обслуживания – это модель и система показателей, характеризующие средства и способ осуществления пригородных перевозок.

Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания – система количественных индикаторов, отражающих в совокупности уровень транспортного обслуживания в части пригородных перевозок.

Региональный транспортный заказ – это заказ на оказание услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, осуществляемый за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации.

План (заказ) осуществления пригородных пассажирских перевозок – это формализованное описание параметров регионального транспортного заказа, формируемое и утверждаемое субъектом Российской Федерации.

КПТО – основной документ стратегического планирования в области пригородных перевозок в Удмуртской Республике.

Целями разработки настоящего КПТО являются:

повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики в части пригородных перевозок;

определение направления развития транспортной системы на долгосрочную перспективу;

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

Настоящий КПТО:

устанавливает основные цели и приоритеты транспортного развития Удмуртской Республики;

определяет ключевые направления развития пригородного транспортного комплекса Удмуртской Республики;

определяет требования к параметрам регионального транспортного заказа.

Основаниями для разработки КПТО являются:

распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Транспортная стратегия в Российской Федерации на период до 2030 года»;

распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р «Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом»;

постановление Правительства Удмуртской Республики от 10 октября 2014 года № 383 «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года».

II. Условия реализации КПТО на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок

1. Анализ общих тенденций социально-экономического развития Удмуртской Республики.

Транспортный комплекс представляет собой особую сферу материального производства и выступает как самостоятельная отрасль народного хозяйства страны. Без устойчивой работы транспортной системы региона и, в первую очередь, без опережающего развития транспортной инфраструктуры, новых эффективных схем доставки товаров невозможно достичь гарантированной доступности для всех потребителей и снижения рисков хозяйственной деятельности. Чтобы транспорт не стал «узким местом» и фактором, сдерживающим экономический рост, транспортная отрасль должна развиваться опережающими темпами по сравнению с другими отраслями экономики.

В последние годы транспорт Удмуртской Республики в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов. В 2014 году грузооборот всех видов транспорта по кругу крупных и средних предприятий (кроме железнодорожного) превысил уровень 2013 года в 2,2 раза, перевозка грузов увеличилась на 18,2%. Перевозка пассажиров предприятиями транспорта общего пользования составила 232,3 млн. человек, или 98,5% к 2013 году, пассажирооборот увеличился на 6,7% к 2013 году, составив 1646,8 млн. пасс-км.

Транспортный комплекс Удмуртской Республики включает в себя хозяйствующие субъекты автомобильного, воздушного, внутреннего водного, городского электрического и железнодорожного транспорта. В современных условиях перед участниками рынка стоят задачи по повышению скорости передвижения, увеличению пассажиро- и грузопотока, снижению износа основных фондов, оптимизации инфраструктуры пассажирских перевозок, обеспечению технологической и транспортной безопасности.

Наличие в республике развитого оборонно-промышленного комплекса определяет приоритетную роль для создания дополнительных условий, позволяющих совершенствовать транспортный сегмент, с целью обеспечения гарантированной доступности в транспортных развязках, так как без опережающего развития транспортной инфраструктуры невозможно в полной мере эффективно обеспечить доставку всех видов транспортных услуг.

Пассажирские перевозки занимают особое место в работе транспортной отрасли, что обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества.

Транспортное районирование Удмуртской Республики.

Удмуртская Республика расположена в западной части Среднего Урала, между реками Кама и Вятка. Расстояние между столицей Удмуртской Республики городом Ижевском и столицей Российской Федерации городом Москвой – 1129 км, Санкт-Петербургом – 1904 км, Екатеринбург – 800 км,

Казанью – 395 км. Удмуртская Республика на западе и севере граничит с Кировской областью, на востоке – с Пермским краем, на юге – с республиками Башкортостан и Татарстан.

По территории республики проходит автомобильная дорога федерального значения «Подъезд к городам Ижевск и Пермь от М7 «Волга». Единственный аэропорт республики находится в городе Ижевске. Воздушными перевозками занимается в основном ОАО «Ижавиа», которое выполняет регулярные рейсы по перевозке пассажиров и грузов по 14 воздушным линиям. Ведущую роль в обеспечении межрегиональных связей Удмуртской Республики играет железнодорожный транспорт. Им осуществляется основная часть межрегиональных перевозок грузов и пассажиров. Основными направлениями являются линии: «Казань – Агрыз – Екатеринбург», «Киров – Балезино – Пермь», «Балезино – Ижевск – Алнаши», «Ижевск – Воткинск», «Люкшудья – Ува».

Площадь территории республики составляет 42 061 км². Численность населения – 1 517 472 жителя.

Плотность населения составляет 36,08 чел. на км².

В 2014 году в Удмуртской Республике проживали 1 517,2 тыс. человек, что составило 8 место по численности населения среди субъектов Приволжского федерального округа (далее – ПФО). Республика является урбанизированным регионом (на её территории расположено 6 городов (в том числе 5 республиканского подчинения), 10 посёлков сельского типа и 2 119 сельских населённых пунктов), доля городского населения (69,2% в 2006 году) ниже средних значений по ПФО (70,1%) и России (73,0%).

Столица Удмуртской Республики – город Ижевск, с численностью населения 642,0 тыс. человек и площадью территории – 315,15 кв. км.

Крупнейшие населённые пункты Удмуртской Республики:

- 1) город Ижевск – 642,0 тыс. жителей;
- 2) город Сарапул – 99,2 тыс. жителей;
- 3) город Воткинск – 98,2 тыс. жителей;
- 4) город Можга – 49,8 тыс. жителей;
- 5) город Глазов – 94,63 тыс. жителей.

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

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

№ строки	Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя				
			2014	2015	2016 – 2020	2021 – 2025	2026 – 2030
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Площадь территории субъекта РФ	тыс. км ²	42,10	42,10	42,10	42,10	42,10
2	Валовой региональный продукт, в ценах 2014 г.	млрд. рублей	430,40	460,00	646,10	889,70	1102, 20

3	то же, на душу населения	тыс. руб.	283,60	303,00	422,10	572,30	709,00
4	Темп роста валового регионального продукта	%	115,90	106,80	139,30	135,60	135,60
5	ИПЦ в % к предыдущему году	%	106,50	106,70	139,30	104,30	135,60
6	Численность постоянного населения, в т.ч.	тыс. чел.	1517,40	1518,50	1530,90	1554,60	1554,60
7	городского	тыс. чел.	994,50	997,60	1005,80	1021,40	1021,40
8	сельского	тыс. чел.	522,90	520,90	525,10	533,20	533,20
9	трудоспособного возраста	тыс. чел.	888,00	870,10	831,30	766,40	766,40
10	Темп роста численности населения	%	100,00	100,10	100,80	101,50	101,50
11	Коэффициент естественного прироста населения	на 1000 чел.	2,00	2,20	3,50	4,70	4,70
12	Коэффициент миграционного прироста	на 1000 чел.	-2250,00	-1995,00	-1775,00	-1400,00	-1400,00
13	Среднедушевые денежные доходы (в месяц) в ценах 2014 года	руб./мес.	20516,00	22581,00	34241,00	48575,00	48575,00
14	Темп роста среднедушевых денежных доходов	%	109,20	110,10	151,60	151,60	141,80

Методологические пояснения к таблице.

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

валовой региональный продукт – в среднем за год (для 2014 – 2015 годов) и в среднем за период (для 2016 – 2020, 2021 – 2025, 2026 – 2030 годов);

производство валового регионального продукта на душу населения и в среднем за год (для 2014 – 2015 годов) и в среднем за период (для 2016 – 2020, 2021 – 2025, 2026 – 2030 годов);

темп роста валового регионального продукта – в % к предыдущему году (в среднем для 2016 – 2020, 2021 – 2025, 2026 – 2030 годов);

индекс потребительских цен – в % к предыдущему году (в среднем для 2016 – 2020, 2021 – 2025, 2026 – 2030 годов);

численность постоянного населения, в том числе численность городского и сельского населения, численность населения трудоспособного возраста – в среднем на 1 января отчетного года и в среднем за период (для 2016 – 2020, 2021 – 2025, 2026 – 2030 годов);

коэффициенты естественного и миграционного прироста населения – в среднем за год (для 2014 – 2015 годов) и в среднем за период (для 2016 – 2020, 2021 – 2025, 2026 – 2030 годов);

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

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

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

Существующее состояние транспортной системы оказывает достаточно серьезное влияние на развитие социальной сферы республики и, как следствие, на уровень обеспеченности жителей региона транспортными услугами.

Одной из важнейших задач для Удмуртской Республики должно стать формирование такой транспортной системы, которая устраним сдерживающее влияние транспорта на социально-экономическое развитие региона.

2. Экономика Удмуртской Республики.

Общая экономическая ситуация в регионе благоприятная.

В 2014 году объем валового регионального продукта Удмуртской Республики (далее – ВРП) составил 430,4 млрд. рублей. По этому показателю республика занимает 9 место среди субъектов ПФО. По объему ВРП на душу населения – 7 место (в 2014 году – 283,6 млрд. рублей на человека). Объем ВРП в 2025 году оценочно составит 889,7 млрд. рублей.

Структура ВРП существенно не меняется. Основной объем формируется в отраслях промышленности, сельском хозяйстве, строительстве, транспорте и связи, торговле. На их долю приходится около 80% ВРП. Основным сектором развития промышленности являются обрабатывающие производства, которые производят более половины всей промышленной продукции Удмуртской Республики. Наиболее значимыми в обрабатывающих производствах являются: производство машин и оборудования (удельный вес в объеме промышленности – 24,2 %); производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования (14,8 %); металлургическое производство и производство готовых металлических изделий (12,5 %); производство транспортных средств и оборудования (9,2 %).

3. Демография.

Общая численность населения Удмуртской Республики в 2014 году составляла 1517472 человека, из них городское население – 65,54 %. За период с 2016 по 2025 годы прогнозируется увеличение численности населения до 1554,6 тыс. человек.

Общая демографическая ситуация – умеренно благоприятная.

Рисунок 1. Динамика численности населения Удмуртской Республики.



Целями в области демографической политики являются улучшение демографической ситуации в республике и создание условий для роста численности населения.

По прогнозу Министерства экономики Удмуртской Республики коэффициент рождаемости с 2015 года к 2025 году увеличится с 11,7 до 13,8 на 1000 родившихся человек. Коэффициент смертности с 2015 года к 2025 году уменьшится с 13,5 до 11,7 на 1000 умерших человек.

Численность трудоспособного населения сократится к 2025 году до 766,4 тыс. человек (или на 16,2% к уровню 2014 года). В структуре причин смерти трудоспособного населения Удмуртской Республики внешние причины в последние годы устойчиво занимают первое место. Сложившаяся демографическая ситуация в республике может вызвать дефицит рабочей силы на рынке труда.

Миграционный отток к 2025 году сократится до 1400 человек.

С целью снижения миграционного оттока населения в рамках реализации КПТО необходимо создать комфортные для жизни и развития условия.

Достижение этой цели включает в себя ряд взаимосвязанных задач, таких как:

- проведение активной демографической и миграционной политики;
- повышение конкурентоспособности социальной сферы и социальной инфраструктуры;
- повышение качества социальных услуг (в здравоохранении, образовании, культуре, физической культуре и спорте, социальной защите);
- создание условий для формирования нового качества жизни населения;

строительство объектов социальной сферы с максимально эффективными технико-экономическими показателями, в том числе с использованием типовых проектов.

4. Рынок труда и доходы населения.

Общая ситуация на рынке труда – благоприятная.

По прогнозу общее число занятых в экономике Удмуртской Республики составит 523850 человек. Средняя зарплата к 2020 году составит 37 566 рублей. Ожидаемый уровень безработицы – 5,4 %.

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

сохраняющийся миграционный отток, снижение уровня рождаемости, приводящие к снижению численности населения;

относительно низкий уровень доходов населения;

сохраняющийся дисбаланс спроса и предложения на рынке труда республики, дефицит квалифицированных и высококвалифицированных кадров в отраслях реального сектора экономики и социальной сферы;

недостаточное мотивирование населения к ведению здорового образа жизни, высокий уровень заболеваемости населения;

недостаточная обеспеченность населения республики жильем, его низкая доступность;

сохраняющаяся дифференциация условий проживания в городе и на селе.

При этом позитивно на ситуацию влияют следующие факторы:

повышение качества образования и уменьшение разрывов между ступенями образовательной системы на основе обновления его структуры, содержания и технологий обучения;

улучшение гибкости рынка труда и развитие структуры рынка труда;

удовлетворение потребностей рынка труда;

внедрение в систему образования новых организационно-экономических механизмов, обеспечивающих эффективное использование имеющихся ресурсов и способствующих привлечению дополнительных средств;

привлечение в сферу образования квалифицированных специалистов;

повышение инновационного потенциала и инвестиционной привлекательности сферы образования.

На перспективу ситуация на рынке труда должна измениться и это будет обусловлено рядом факторов, среди которых:

привлечение работодателей к управлению учебными заведениями;

взаимодействие работодателей и учреждений профессионального образования в рамках обеспечения работы сети ресурсных центров.

В настоящее время в Удмуртской Республике создано 8 ресурсных центров, имеющих специализацию в строительстве, металлообработке, легкой промышленности, машиностроении и сельском хозяйстве.

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

Таблица 2. Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата в Удмуртской Республике по отдельным видам экономической деятельности

	2010 г., руб.	2011 г., руб.	2012 г., руб.	2013 г., руб.
Всего в экономике, в т.ч.:	14291,1	15843,3	18240,7	21053,4
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	7962,5	9338,5	10490,6	11670,4
рыболовство, рыбоводство	18090,6	16191,5	19035,5	20348,3
добыча полезных ископаемых	31817,7	34808,3	38038,5	41562,6
обрабатывающие производства	15080,3	17401,9	19854,5	22469,1
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	16412,1	18458,7	20420,1	21938,1
строительство	14809,4	16340,0	17313,5	21230,6
торговля	12207,8	12792,3	14053,5	16301,9
гостиницы и рестораны	9825,9	10027,8	11371,4	14204,0
транспорт и связь	18024,2	19845,7	22680,3	24159,9

Средний уровень заработной платы в период с 2016 по 2025 годы увеличится на 35,5 %.

Ключевыми стимулами роста средней заработной платы будут:

реализация мероприятий государственной программы Удмуртской Республики «Развитие социально-трудовых отношений и содействие занятости населения Удмуртской Республики на 2015 – 2020 годы»;

обеспечение принятия превентивных мер по снижению негативных социально-экономических последствий возможного увольнения работников и предупреждению роста безработицы в Удмуртской Республике;

привлечение в Удмуртию средств федерального бюджета на реализацию дополнительных мероприятий в сфере занятости населения, направленных на снижение напряженности на рынке труда;

обеспечение предоставления государственных услуг в области содействия занятости населения не ниже установленных нормативов, с соблюдением всех требований стандартов по полноте и качеству предоставления государственных услуг; увеличение количества государственных услуг в области содействия занятости населения предоставляемых в электронном виде;

обеспечение временной занятости несовершеннолетних граждан в возрасте от 14 до 18 лет, желающих работать в свободное от учебы время;

целенаправленная и активная работа по снижению неформальной занятости в республике, активная пропаганда в средствах массовой

информации с целью формирования негативного отношения к неформальной занятости среди населения и работодателей;

выполнение Плана мероприятий по реализации в 2014 – 2016 годах 1-го этапа Концепции миграционной политики Удмуртской Республики;

выполнение мероприятий Плана по реализации Программы поэтапного совершенствования системы оплаты труда в государственных (муниципальных) учреждениях на 2012 – 2018 годы;

координация деятельности органов государственной власти Удмуртской Республики, направленной на совершенствование системы оплаты труда медицинских работников учреждений здравоохранения;

работа по контролю за полнотой и своевременностью выплаты заработной платы в отраслях экономики Удмуртской Республики;

работа по снижению сложившейся дифференциации в доходах населения, межотраслевой и внутриотраслевой заработной плате путем широкого внедрения тарифного регулирования оплаты труда в организациях внебюджетной сферы на основе заключения соглашений и коллективных договоров на всех уровнях социального партнерства, увеличения минимального размера оплаты труда в организациях всех форм собственности;

работа по совершенствованию системы управления охраной труда на отраслевом, муниципальном и корпоративном уровнях в соответствии с современными требованиями.

5. Жилищный комплекс.

Целью государственной политики в жилищной сфере является обеспечение населения Удмуртской Республики доступным и комфортным жильем путем реализации механизмов поддержки и развития жилищного строительства и стимулирования спроса на рынке жилья.

Основными проблемами жилищного комплекса являются «уплотнительная» застройка и невыполнение обязательств по строительству жилья перед «обманутыми дольщиками».

На развитие жилищного комплекса воздействуют следующие факторы:

создание условий для активного участия в жилищном строительстве застройщиков, в том числе жилищных некоммерческих объединений граждан и индивидуальных застройщиков;

содействие внедрению новых современных технологий и проектной документации жилищного строительства, отвечающего стандартам жилья экономичного класса, в том числе малоэтажного;

развитие механизмов ипотечного жилищного кредитования;

содействие развитию рынка арендного жилья и формированию некоммерческого жилищного фонда для граждан, имеющих невысокий уровень дохода;

усиление контроля за качеством строительных работ в жилищном строительстве;

выполнение государственных обязательств по обеспечению жильем категорий граждан, установленных федеральным законодательством и законодательством Удмуртской Республики;

предоставление мер государственной поддержки для улучшения жилищных условий отдельным категориям граждан, в том числе молодым семьям и семьям, имеющим трех и более детей.

В сфере жилищного комплекса Удмуртской Республики реализуются федеральные программы «Жилище», «Чистая вода», «Устойчивое развитие сельских территорий», программа «Жилье для российской семьи» государственной программы Российской Федерации «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации».

Принципиально новое качество жизни дают современные подходы и использование передовых технологий при проектировании в малоэтажном и коттеджном строительстве. Продолжится застройка поселков «Зеленодолье», «Тихие зори», «Радуга», «Ижевское раздолье» в Завьяловском районе, жилого поселка «Янтарный» в городе Сарапуле и других. В сельских населенных пунктах важной задачей является развитие индивидуального жилищного строительства.

К 2025 году планируется ввести в эксплуатацию 7300 тыс. кв. м общей площади жилья, в том числе жилья экономичного класса – 4406 тыс. кв. м, увеличить общую площадь жилых помещений, приходящихся в среднем на 1 жителя Удмуртской Республики, до 22,9 кв. м, довести удельный вес введенной общей площади жилых домов по отношению к общей площади жилищного фонда до 1,75 %. Крупнейшими центрами жилищного строительства на перспективу будут являться: районы «Столичный», «Восточный», микрорайоны 7 и 8, жилой квартал «Ключевой», поселок «Дарьинский», в перспективе – освоение жилого района «Александровский». В поселке Хохряки Завьяловского района будет реализован проект жилого массива «Опушкино». В городе Воткинске планируется возведение микрорайона «Европейский квартал».

6. Территориальное развитие.

Стратегией социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года кластерный подход развития определен в качестве наиболее эффективного принципа государственной экономической политики.

Важным звеном в развитии кластеров в республике является научно-исследовательский потенциал образовательных организаций высшего образования и научно-исследовательских организаций республики.

В настоящее время в республике сформированы все предпосылки для создания и развития машиностроительного кластера.

Удмуртский машиностроительный кластер – это интегрированная научно-промышленная система, базирующаяся на одном из крупнейших в мире оборонно-промышленном комплексе. В структуру Удмуртского машиностроительного кластера входят все необходимые блоки: научно-

инновационный, производственный, сертификационно-испытательный, подготовка кадров, прикладные и фундаментальные исследования. Основные научно-технические направления, развиваемые организациями-участниками кластера: ядерные технологии (включая технологии модификации материалов, технические средства атомной медицины, технологии сверхпроводимости), производство редкоземельных элементов и высокотехнологичной продукции на их основе, радиоэлектроника и ее элементная база (включая конденсаторы, суперконденсаторы, светотехнические и светосигнальные средства на светодиодах, средства связи и GPS-Glonass-навигацию), оборонные технологии (включая экипировку и снаряжение солдата, переносные ракетные системы, стрелковое оружие и его модульные элементы, системы навигации и управления войсками, мобильные комплекты связи, беспилотные системы, ракетно-зенитные комплексы, ракетные комплексы стратегического назначения и т.д.), авиационное и космическое оборудование, медтехника, технологии машиностроения и металлообработки, промышленное оборудование. В перспективе формирование дополнительного направления – автомобилестроение и производство автокомпонентов.

Туристско-рекреационный кластер «Камский берег» – это сконцентрированная группа организаций, предоставляющих востребованный на рынке по цене и качеству комплекс взаимодополняющих и усиливающих друг друга услуг, ориентированный на развитие туризма. Основная цель кластера – формирование современной конкурентоспособной туристской отрасли, создание социально-экономических и организационно-правовых механизмов для планомерного формирования современного, высокоэффективного и конкурентоспособного туристско-рекреационного комплекса Удмуртской Республики на новом этапе развития туристической индустрии и в условиях необходимости диверсификации экономики города Сарапула, Сарапульского, Воткинского и Каракулинского районов.

Таблица 3. Кластерные образования Удмуртской Республики

№	Название кластера	Территориальная привязка	Цели создания	Сроки реализации
1.	Удмуртский машиностроительный кластер	Удмуртская Республика	Цель: развитие производств по специализации кластера, привлечение инвестиций для реализации научно-технических и производственных проектов, выявление научно-технических достижений прикладного характера	2015 – 2020 г.
2.	Туристско-рекреационный кластер «Камский берег»	Город Сарапул, Сарапульский, Воткинский, Каракулинский районы республики	Цель: формирование на территории Удмуртской Республики сбалансированного туристско-рекреационного комплекса, развитие въездного и внутреннего туризма в республике, повышение качества туристских и сопутствующих услуг	2015 – 2017 г.

Основными инструментами развития территориальных кластеров в Удмуртской Республике являются бизнес-инкубаторы, индустриальные парки (технопарки), предоставление налоговых льгот и субсидий. В настоящее время

на территории Удмуртской Республики действуют следующие промышленные парки.

Таблица 4. Парковые образования на территории Удмуртской Республики

№	Название парка	Территориальная привязка	Цели создания	Сроки реализации
1.	Индустриальный парк «Ижевский завод»	Ижевск	Цель: развитие радиоэлектроники, проектирования и производства беспилотных систем и робототехники, транспортного и специального машиностроения (мобильные и промышленные робототехнические комплексы), станкостроения, производства композитных материалов. Площадь 50 га	2015 – 2020 г.
2.	Индустриальный парк «Развитие»	Ижевск	Цель: обустройство площадки типовых производственных площадей для малых и средних машиностроительных предприятий. Площадь 22,2 тыс. кв. м	2012 – 2020 г.

7. Ситуационный анализ условий реализации КПТО.

7.1. Подходы к ситуационному анализу условий реализации КПТО.

Ситуационный анализ условий реализации КПТО выполняется с учётом проведённого выше анализа для определения сдерживающих и способствующих развитию факторов, определяющих в перспективе конъюнктуру транспортного рынка. Анализ выполняется в форме матрицы ситуационного анализа, адаптированной для целей анализа развития пригородного пассажирского транспорта. В ходе анализа выявляются позитивные, негативные факторы, а также ключевые неопределённости по следующим направлениям: внешняя макросреда, включая политические, экономические, социальные, технологические и 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, внутренняя среда, включая тенденции развития спроса и предложения транспортных услуг, регулирование и поддержка развития инфраструктуры и перевозочной деятельности.

7.2. Ключевые негативные факторы, сдерживающие развитие пригородного транспорта.

Анализ возможных негативных факторов развития транспортной системы произведён на основе представленной в предыдущих разделах информации. Результаты сведены в таблице 5.

Таблица 5. Негативные факторы развития пригородного транспорта Удмуртской Республики

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
Внешняя макросреда	низкая плотность населения; сложные природно-климатические условия; несовершенство федерального законодательства в сфере пригородных пассажирских

Направление анализа	Ключевые негативные факторы
	перевозок железнодорожным транспортом; экономическая ситуация в Удмуртской Республике и Российской Федерации; отсутствие конкурентной среды на рынке перевозок пассажиров железнодорожным транспортом
Среда влияния	повышение уровня автомобилизации с сохранением отрицательной динамики спроса на пригородные пассажирские перевозки общественным транспортом; нехватка денежных средств в бюджете республики на финансирование пригородных пассажирских перевозок
Внутренняя среда	низкая инвестиционная привлекательность пригородных перевозок

Ключевыми факторами, определяющими специфику развития транспорта и создающими условия для сохранения низкой эффективности пригородных перевозок, являются:

недостаточно развитая система организации дорожного движения;
низкая платежеспособность населения;
несовершенство нормативного правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг.

7.3. Возможности для развития пригородного транспорта.

Анализ возможностей, которые могут оказать позитивное влияние на транспортное развитие, представлен в таблице 6.

Таблица 6. Возможности для развития пригородного транспорта

Направление анализа	Ключевые возможности
Внешняя макросреда	общее повышение благосостояния населения за счёт общего эволюционного роста экономики России; унификация подходов к транспортному планированию и повышение прозрачности функционирования транспортного комплекса Российской Федерации
Среда влияния	реализация проектов по созданию территориальных кластеров, приводящая к повышению занятости, благосостояния населения, потребности в поездках, развитию территорий Удмуртской Республики; эффективная нормативно-правовая база Удмуртской Республики, обеспечивающая необходимые возможности для реализации мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания. Реализация Транспортной стратегии Удмуртской Республики до 2025 года

Как видно из таблицы, наиболее существенное позитивное влияние окажут перспективы в развитии транспортного комплекса, связанные с реализацией Транспортной стратегии Удмуртской Республики до 2025 года.

8. Вывод.

Для целевого сценария (2025 год), который предполагает сохранение существующих тенденций развития транспортной системы и отсутствие активных действий по её модернизации, состояние транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики, в части пригородных пассажирских перевозок, не претерпит существенных изменений.

III. Существующее состояние транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики в части пригородных пассажирских перевозок

В последние годы транспорт Удмуртской Республики в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов.

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

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

Общий объем работы пригородного транспорта – 557,9 млн. пасс.-км.

Всего перевезено пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом по маршрутам, расположенным вблизи железнодорожной линии, – 4937,7 тыс. человек.

Основной объем пригородных перевозок выполняет железнодорожный транспорт.

Перевозки осуществляются по 14 железнодорожным и 17 автомобильным направлениям.

Реестр пригородных железнодорожных сообщений представлен в таблице 7.

Таблица 7. Реестр пригородных железнодорожных 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	Ижевск – Агрыз	нет	32,2	33	Социально значимая
2	Агрыз – Янаул	Сарапул, Камбарка	120,1	139	Социально значимая
3	Агрыз – Сайгатка	Сарапул, Чайковский	73,2	116	Социально значимая
4	Агрыз – Набережные Челны	Алнаши	97,1	119	Социально значимая
5	Агрыз – Кизнер	Можга	96,7	112	Социально значимая
6	Кизнер – Казань	Вятские Поляны	158,6	192	Социально значимая
7	Ижевск – Воткинск	нет	50,0	64	Социально значимая
8	Ижевск – Ува	Люкшудья	66,3	79	Социально значимая
9	Чур – Балезино	Зилай, Игра	95,8	124	Социально значимая
10	Ижевск – Чур	Люкшудья	33,0	44	Социально значимая
11	Балезино – Верещагино	Глазов, Яр	97,3	123	Социально

					значимая
12	Балезино – Глазов	Яр	28,1	29	Социально значимая
13	Глазов – Киров	Яр	181,4	208	Социально значимая
14	Яр – Верхнекамская	нет	152,7	179	Социально значимая
Автомобильный транспорт					
1	Ижевск – Агрыз	нет	32,2	43	Социально значимая
2	Ижевск – Можга	нет	76,2	94	Социально значимая
3	Ижевск – Кизнер	нет	128,9	171,3	Социально значимая
4	Ижевск – Воткинск	нет	50	58	Социально значимая
5	Ижевск – Игра	нет	77,9	93	Социально значимая
6	Ижевск – Сарапул	нет	54,2	60	Социально значимая
7	Ижевск – Чур	нет	33	48,3	Социально значимая
8	Ижевск – Балезино	нет	128,8	148	Социально значимая
9	Ижевск – Камбарка	нет	87,6	127	Социально значимая
10	Ижевск – Набережные Челны	нет	129,3	199,1	Социально значимая
11	Ижевск – Кез	нет	121	175,8	Социально значимая
12	Ижевск – Ува	нет	66,3	87	Социально значимая
13	Ижевск – Сайгатка	нет	56,3	91,6	Социально значимая
14	Ижевск – Глазов	нет	149	175	Социально значимая
15	Ижевск – Яр	нет	169	214	Социально значимая
16	Киров – Глазов	нет	183	250	Социально значимая
17	Балезино – Верещагино	нет	99,8	123	Социально значимая

Социально значимые сообщения выделены на основании следующих критериев, а именно предоставление льгот:

- лицам с ограниченными возможностями;
- гражданам, получающим набор социальных услуг;
- отдельным категориям обучающихся.

10. Железнодорожный транспорт.

Железнодорожный транспорт играет важную роль в функционировании и развитии товарного рынка страны, в удовлетворении потребности населения в передвижении. Он является основным звеном транспортной системы России. От качества работы и состояния железнодорожного транспорта зависит будущее социально-экономического развития.

На железнодорожном транспорте в Удмуртской Республике за относительно короткое время произошли большие изменения, касающиеся взаимоотношений участников рынка грузовых перевозок, развития конкуренции, механизмов взаимодействия железнодорожного транспорта с государством, обществом и пользователями транспортных услуг. Терминалы для хранения грузов в республике расположены в населенных пунктах Игра, Ува, Можга, Сарапул, Ижевск, Вожой.

С 2010 года хозяйственную деятельность по обслуживанию пассажиров в пути следования пригородных поездов в Удмуртской Республике осуществляют пригородные пассажирские компании ОАО «Содружество», ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» и ОАО «Пермская пригородная компания». Ежегодно услугами пригородного железнодорожного транспорта пользуются около 3,0 млн. человек или порядка 8,2 тыс. человек ежедневно. Всего по территории республики курсируют 26 пар поездов. Протяженность железнодорожных путей по территории Удмуртии, на которых осуществляется пригородное железнодорожное сообщение, составляет – 773 км.

Начиная с 2012 года между Правительством Удмуртской Республики и открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» заключаются соглашения о взаимодействии в области железнодорожного транспорта, которыми определяются основные принципы и направления деятельности сторон.

Эксплуатационные показатели и показатели технической оснащенности Горьковской и Свердловской железных дорог приведены в таблицах 8, 9 и 10 и на рисунке 2.

Таблица 8. Эксплуатационные и технические показатели Горьковской и Свердловской железных дорог (на полигоне обслуживания Удмуртской Республики)

Сообщение, участок		Год	Показатели технической оснащенности				Эксплуатационные показатели		
			эксплуатационная длина, км		вид тяги		пассажирское движение (размеры по расписанию)		пригородное сообщение
начальная станция	конечная станция		всего	в том числе			дальнее сообщение	размеры движения пар поездов/сутки	
				1 путь	2 путь		размеры движения пар поездов/сутки		
							всего		
							лето	зима	всего
Ижевск	Агрыз	2015	33	33	11	электровозная/ тепловозная	13	11	9
Агрыз	Янаул	2015	139	139	139	электровозная	25	23	3
Агрыз	Сайгатка	2015	116	116	67	тепловозная	0	0	1
Агрыз	Набережные Челны	2015	119	119	0	тепловозная	3	2	1
Агрыз	Кизнер	2015	112	112	112	электровозная	10	10	4

Кизнер	Казань	2015	192	192	192	электровозная	21	19	5
Ижевск	Воткинск	2015	64	64	0	тепловозная	0	0	2
Ижевск	Ува	2015	79	79	0	тепловозная	0	0	2
Чур	Балезино	2015	124	124	0	тепловозная	3	3	2
Ижевск	Чур	2015	44	44	0	тепловозная	3	3	4
Балезино	Верещагино	2015	123	123	83	электровозная/ тепловозная	7	5	2
Балезино	Глазов	2015	29	29	27	электровозная/ тепловозная	32	30	6
Глазов	Киров	2015	208	208	208	электровозная	32	30	6
Яр	Верхнекамская	2015	179	179	0	тепловозная	0	0	1

Таблица 9. Технично-эксплуатационные показатели работы железнодорожного транспорта по сообщениям железнодорожного транспорта

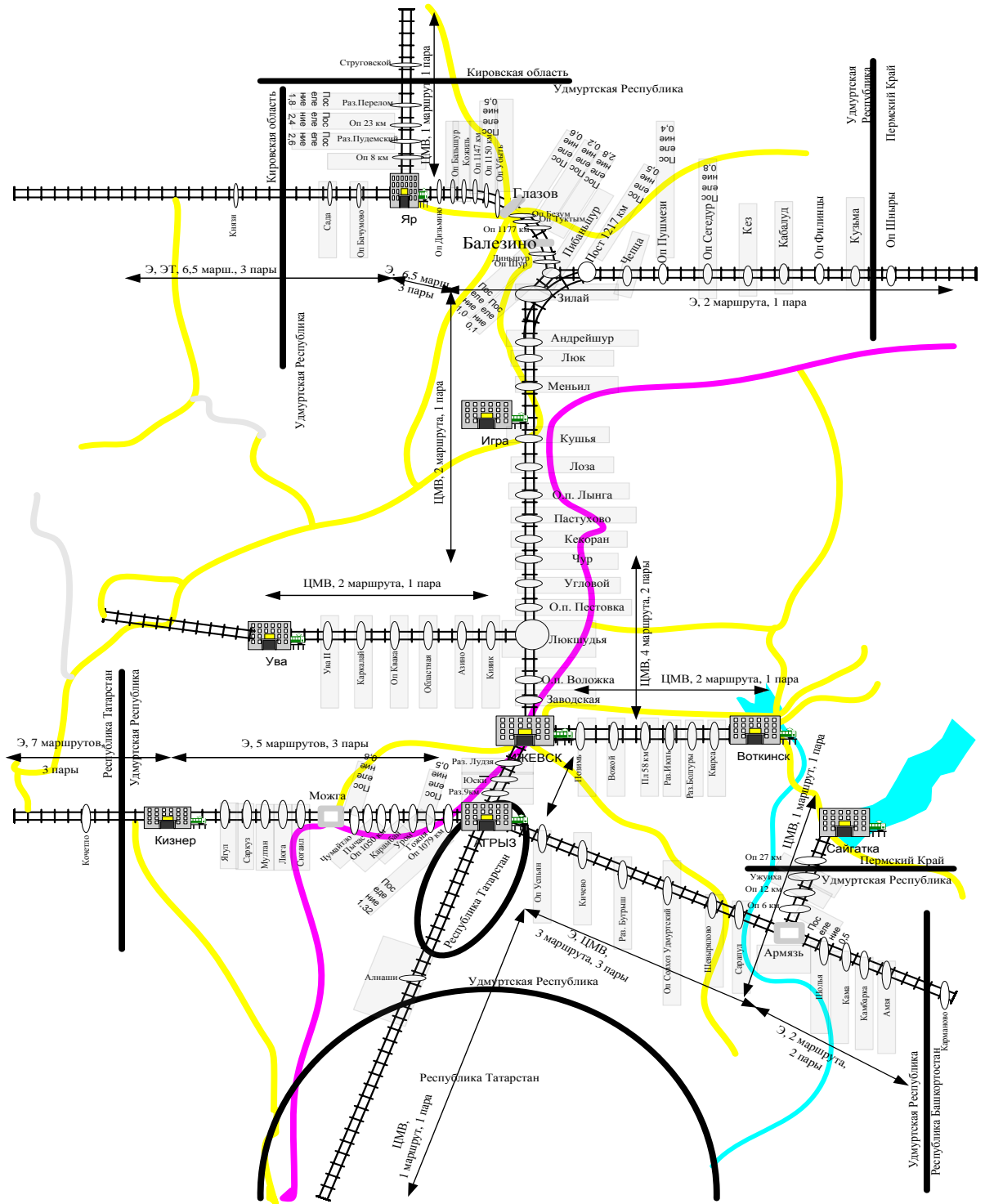
№ п/п	Сообщение, группа маршрутов		Размеры движения, пар/сутки	Дальность, км	Время хода, ч	Вагоно-ч/сут.	Вагоно-км/сут.	Поездо-ч/сут.
1	Ижевск	Агрыз	9	33	0,9	32,4	1188	8,1
2	Агрыз	Янаул	3	139	3,1	37,2	1668	9,3
3	Агрыз	Сайгатка	1	116	3,6	3,6	116	3,6
4	Агрыз	Набережные Челны	1	119	3,3	9,9	357	3,3
5	Агрыз	Кизнер	4	112	1,7	27,2	1792	6,8
6	Кизнер	Казань	5	192	3,2	80	4800	16
7	Ижевск	Воткинск	2	64	1,7	3,4	128	3,4
8	Ижевск	Ува	2	79	2,1	4,2	158	4,2
9	Чур	Балезино	2	124	2,8	5,6	248	5,6
10	Ижевск	Чур	4	44	1,4	5,6	176	5,6
11	Балезино	Верещагино	2	123	3,2	44,8	1722	6,4
12	Балезино	Глазов	6	29	0,5	12	696	3
13	Глазов	Киров	6	208	2,5	75	6240	15
14	Яр	Верхнекамская	1	179	5,7	5,7	1020,3	5,7
	Итого					346,6	20309,3	96

Таблица 10. Обобщенные технико-эксплуатационные показатели работы железнодорожного транспорта по сообщениям железнодорожного транспорта (по состоянию на 1 сентября 2015 года)

№ п/п	Наименования маршрутов	Протяженность маршрута, км		Размеры движения, пар/сутки	Оборот поездов, тыс. вагоно-км	Количество главных путей, шт.	Вид тяги	Составность, вагонов	Дорога
		всего	в том числе по территории Удмуртской Республики						
1	Балезино – Верещагино	123	83	2	677,114	2	МВПС	4-8	СЖД

ВСЕГО по ОАО «Пермская пригородная компания»		123	83	2	677,114				
2	Ижевск – Кизнер	145	129	3,5	1445,192	2	МВПС	4-6	ГЖД
3	Кизнер – Казань	192	16	4	499,816	2	МВПС	6	ГЖД
4	Ижевск – Янаул	172	127	3	1190,752	2	МВПС	4	ГЖД
5	Ижевск – Сайгатка	149	127	1	94,17	1	ЦМВ	1-2	ГЖД
6	Ижевск – Набережные Челны	152	35	1	76,65	1	ЦМВ	2	ГЖД
7	Ижевск – Воткинск	64	64	2	93,44	1	ЦМВ	1	ГЖД
8	Ижевск – Ува	79	79	1,2	60,672	1	ЦМВ	1	ГЖД
9	Ижевск – Балезино	168	168	2	178,08	1	ЦМВ	1-2	ГЖД
ВСЕГО по ОАО «Содружество»		1121	562	17,7	3638,772				
10	Яр – Киров	171	23	6	314,778	2	МВПС	2-4	ГЖД
11	Яр – Глазов	37	37	4	344,346	2	МВПС	4	ГЖД
12	Балезино – Глазов – Яр	66	66	2	363,672	2	МВПС	4	ГЖД
13	Яр – Верхнекамская	179	39	0,7	109,668	1	МВПС	4	ГЖД
ВСЕГО по ОАО «Волго- Вятская пригородная пассажирская компания»		453	128	12,7	1132,464				
Итого по Удмуртской Республике		1697	773	32,4	5448,35				ГЖД, СЖД

Рисунок 2. Схема транспортного обслуживания Удмуртской Республики в части пригородных железнодорожных перевозок



11. Автомобильный транспорт.

В настоящее время в Удмуртской Республике сформирован рынок предоставления транспортных услуг населению. Основную часть автомобильных перевозок осуществляют два крупных перевозчика: ОАО «ИПОПАТ», ОАО «Удмуртавтотранс». Наряду с ними активно развивается сектор частных перевозчиков – более 50 индивидуальных предпринимателей.

В связи с ростом автомобилизации в Удмуртской Республике наблюдается тенденция к небольшому снижению показателей работы автомобильного пассажирского транспорта.

В 2014 году объем перевозок пассажиров в Удмуртской Республике снизился на 3,4% к уровню 2013 года и составил 161 млн. человек, при этом пассажирооборот остался практически на прежнем уровне.

Для удобства пассажиров проведен комплекс работ по изменению, перенаправлению и открытию новых маршрутов, введены в работу на линию автобусы малой вместимости, внедрены новые формы работы с пассажирами с использованием современных технологий.

Автомобильные парки оборудованы системами мониторинга на базе GPS/ГЛОНАСС, которые обеспечивают безопасность перевозки пассажиров, а также автоматизированный учет и контроль за движением транспорта, внедрена электронная система оплаты проезда пассажиров, для жителей Ижевска в тестовом режиме представлен сервис, позволяющий отслеживать работу автобусов на линии, внедрен электронный социальный проездной билет для мониторинга количества поездок льготников.

Для проезда на всех видах городского транспорта общего пользования и автомобильного транспорта пригородного сообщения (кроме такси) для отдельных категорий граждан в Удмуртской Республике, имеющих право на меры социальной поддержки в соответствии с действующим федеральным и региональным законодательством, введен месячный социальный проездной билет стоимостью 310 рублей.

Услуги по организации пассажирских перевозок в пригородном, междугородном сообщениях предоставляет ОАО «Автовокзалы Удмуртии», объединяющее 4 автовокзала, 23 автостанции и 5 кассовых пунктов.

На ОАО «Автовокзалы Удмуртии» успешно осуществлено внедрение электронных продаж билетов посредством сайта, платежных терминалов.

В связи с ростом цен на бензин и нефтепродукты, а также увеличением числа автотранспортных средств и, как следствие, ухудшением экологической ситуации, становится все более актуальной задача использования альтернативных видов моторного топлива, в частности сжиженного природного газа – метана и сжиженного углеводородного газа – пропан-бутана. Запасы природного газа в стране составляют около 1/3 мировых запасов, что дает возможность рассматривать газ в качестве надежного сырья для получения моторного топлива в течение долгосрочного периода.

В 2013 году утверждена государственная программа Удмуртской Республики «Энергоэффективность и развитие энергетики в Удмуртской Республике (2014 – 2020 годы)», которой предусмотрена подпрограмма «Развитие рынка газомоторного топлива в Удмуртской Республике» по переводу и покупке автотранспортных средств, использующих в качестве моторного топлива компримированный природный газ, газовые смеси и сжиженный углеводородный газ. В рамках программы, с участием средств бюджета Российской Федерации, бюджета Удмуртской Республики и собственных средств транспортных организаций закуплено 120 автобусов, работающих на газомоторном топливе.

Общая протяженность автомобильных дорог в Удмуртской Республике на 1 января 2015 года составляет 19 341,4 км, из которых: федерального значения – 293,5 км, республиканского значения – 5953,7 км, местного значения – 10 896,2 км и частных – 2198,0 км.

Из общей протяженности дорог 6 148,8 км имеют асфальтобетонное покрытие, остальные дороги с гравийным и грунтовым покрытием.

По состоянию на 1 января 2015 года на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Удмуртской Республики расположено 372 искусственных сооружений длиной более 13 тыс. пог. м. Из них – 69 искусственных сооружений, включая 13 деревянных мостов, находятся в крайне изношенном, неудовлетворительном состоянии.

Продолжительное время мосты и путепроводы эксплуатировались с нарушением нормативных сроков производства ремонтов, что связано с недостаточным финансированием.

В связи с растущей интенсивностью дорожного движения на автодорогах, увеличением в составе транспортных потоков доли тяжелых автомобилей мостовые сооружения требуют увеличения прочностных характеристик дорожных конструкций. Эти мосты не подлежат капитальному ремонту, необходима их реконструкция.

Общие сведения об автодорогах Удмуртской Республики представлены в таблице 11.

Таблица 11. Сведения о протяженности автомобильных дорог на 1 января 2015 года в разрезе городских округов и муниципальных районов республики

	Всего частных дорог, км					Дороги местного значения, км					Дороги федерального значения, км					Дороги республиканского значения, км					Всего дорог, км				
	протяженность автодорог, в том числе:	с твердым покрытием (а/б и бетон)	с переходным покрытием (пгс, щебень)	с грунтовыми покрытием (грунт)	сезонные дороги	протяженность автодорог, в том числе:	с твердым покрытием (а/б и бетон)	с переходным покрытием (пгс, щебень)	с грунтовыми покрытием (грунт)	сезонные дороги	протяженность автодорог, в том числе:	с твердым покрытием (а/б и бетон)	с переходным покрытием (пгс)	с грунтовыми покрытием (грунт)	сезонные дороги	протяженность автодорог, в том числе:	с твердым покрытием (а/б и бетон)	с переходным покрытием (пгс, щебень)	с грунтовыми покрытием (грунт)	сезонные дороги	протяженность автодорог, в том числе:	с твердым покрытием (а/б и бетон)	с переходным покрытием (пгс, щебень)	с грунтовыми покрытием (грунт)	сезонные дороги
Удмуртская Республика	2198,0	0	1909,9	288,1	0	10896,2	2420,9	1596,2	6879,1	0	293,5	293,5	0	0	0	5953,7	3434,6	2340,5	178,7	0	19341,4	6148,8	5846,7	7345,9	0
Алнашский район	27,7	0	26,5	1,2	0	247,9	0,3	27,2	220,4	0	32,1	32,1	0	0	0	223,2	135,2	71,0	17,1	0	530,9	167,6	124,7	238,7	0
Балезинский район	114,1	0	103,0	11,1	0	489,2	186,7	57,0	245,5	0	0	0	0	0	0	322,7	175,5	145,4	1,8	0	926,0	362,2	305,4	258,4	0
Вавожский район	0	0	0	0	0	341,0	0	32,2	308,8	0	0	0	0	0	0	227,6	98,1	118,3	11,2	0	568,6	98,1	150,5	320,0	0
Воткинский район	0	0	0	0	0	458,7	97,9	89,7	271,1	0	0	0	0	0	0	270,7	207,5	62,5	0,7	0	729,4	305,4	152,2	271,8	0
Глазовский район	53,8	0	50,1	3,7	0	369,3	2,3	71,6	295,4	0	0	0	0	0	0	318,1	222,6	66,0	29,6	0	741,2	224,9	187,7	328,7	0
Граховский район	0	0	0	0	0	127,7	11,9	26,0	89,8	0	0	0	0	0	0	202,6	74,3	100,7	27,5	0	330,3	86,2	126,7	117,3	0
Дебесский район	0	0	0	0	0	202,2	0	40,7	161,5	0	42,9	42,9	0	0	0	151,9	37,1	94,0	20,8	0	397,0	80,0	134,7	182,3	0
Завьяловский район	73,4	0	65,5	7,9	0	1040,7	197,2	90,2	753,3	0	34,4	34,4	0	0	0	413,6	357,7	55,7	0,2	0	1562,1	589,3	211,4	761,4	0
Игринский район	48,1	0	19,1	29,0	0	490,3	154,9	11,2	324,2	0	62,0	62,0	0	0	0	262,3	208,0	54,3	0,0	0	862,7	424,9	84,6	353,2	0
Камбарский район	0	0	0	0	0	245,1	35,8	18,3	191,0	0	0	0	0	0	0	86,4	47,0	36,4	3,0	0	331,5	82,8	54,7	194,0	0

Каракулинский район	0	0	0	0	0	209,0	46,2	104,7	58,1	0	0	0	0	0	0	151,5	105,2	46,3	0,0	0	360,5	151,4	151,0	58,1	0
Кезский район	30,1	0	30,1	0	0	411,9	21,1	17,4	373,4	0	0	0	0	0	0	276,0	91,0	175,4	9,6	0	718,0	112,1	222,9	383,0	0
Кизнерский район	0	0	0	0	0	378,6	31,0	23,3	324,3	0	0	0	0	0	0	271,7	103,6	153,8	14,3	0	650,3	134,6	177,1	338,6	0
Кисовский район	0	0	0	0	0	209,6	22,5	33,5	153,6	0	0	0	0	0	0	182,1	92,2	83,4	6,5	0	391,7	114,7	116,9	160,1	0
Красногорский район	0	0	0	0	0	196,7	5,9	27,0	163,8	0	0	0	0	0	0	259,4	63,4	195,0	0,9	0	456,1	69,3	222,0	164,7	0
Малопургинский район	18,8	0	14,3	4,5	0	415,0	87,7	61,9	265,4	0	37,3	37,3	0	0	0	222,5	176,3	40,2	6,0	0	693,6	301,3	116,4	275,9	0
Можгинский район	19,3	0	19,3	0	0	558,5	40,9	105,4	412,2	0	46,5	46,5	0	0	0	300,8	205,6	91,2	4,0	0	925,1	293,0	215,9	416,2	0
Сарапульский район	0	0	0	0	0	339,5	68,7	38,6	232,2	0	0	0	0	0	0	255,0	216,2	37,2	1,6	0	594,5	284,9	75,8	233,8	0
Селтинский район	0	0	0	0	0	293,7	32,3	52,3	209,1	0	0	0	0	0	0	218,0	145,4	72,2	0,5	0	511,7	177,7	124,5	209,6	0
Сюмсинский район	8,1	0	8,1	0	0	178,7	40,0	1,3	137,4	0	0	0	0	0	0	208,4	115,5	91,5	1,4	0	395,2	155,5	100,9	138,8	0
Увинский район	8,5	0	8,5	0	0	603,4	73,2	71,1	459,1	0	0	0	0	0	0	344,8	266,7	78,1	0,0	0	956,7	339,9	157,7	459,1	0
Шарканский район	20,0	0	20,0	0	0	360,3	28,1	135,8	196,4	0	0	0	0	0	0	224,6	66,9	156,1	1,6	0	604,9	95,0	311,9	198,0	0
Юкаменский район	225,6	0	64,0	161,6	0	227,0	15,4	33,7	177,9	0	0	0	0	0	0	187,7	39,8	138,7	9,2	0	640,3	55,2	236,4	348,7	0
Якшур-Бодьинский район	27,4	0	13,1	14,3	0	384,2	44,5	2,5	337,2	0	38,1	38,1	0	0	0	190,3	117,0	70,5	2,7	0	640,0	199,6	86,1	354,2	0
Ярский район	0	0	0	0	0	272,8	7,2	35,3	230,3	0	0	0	0	0	0	182,0	66,8	106,7	8,5	0	454,8	74,0	142,0	238,8	0
Воткинск	62,1	0	61,9	0,2	0	237,9	99,6	0	138,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	300,0	99,6	61,9	138,5	0
Глазов	104,2	0	77,5	26,7	0	117,6	91,9	3,5	22,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	221,8	91,9	81,0	48,9	0
Можга	0	0	0	0	0	158,7	90,5	0	68,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	158,7	90,5	0,0	68,2	0
Сарапул	8,3	0	7,5	0,8	0	231,6	127,9	55,1	48,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	239,9	127,9	62,6	49,4	0
Ижевск	1247,2	0	1244,8	2,4	0	1099,4	759,3	329,7	10,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2346,6	759,3	1574,5	12,8	0

В настоящее время в Удмуртской Республике функционируют 282 пригородных, 69 междугородних и 24 межобластных маршрутов. Сводная справка по организации пригородных перевозок автомобильным транспортом по маршрутам, расположенным вблизи железнодорожного сообщения, представлена в таблице 12. Реестр автобусных маршрутов представлен в таблице 13.

Таблица 12. Сводная справка по организации пригородных перевозок автомобильным транспортом по маршрутам, расположенным вблизи железнодорожного сообщения

Маршрут следования	Расстояние, км		Время в пути, ч,мин.		Кол-во рейсов в сутки				
	поезд	автобус	поезд	автобус	поезд (пар поездов)	автобус			
				коммерческий		max	min	всего транзитных из всего количества	всего по дням недели
Ижевское отделение									
Центральный автовокзал, Южная автостанция									
Ижевск – Агрыз	33	43	0,59/1,06	0,40/1,10	10	17	15	18	10 ежед.; 16 пн., вт., ср., чт.; 15 пт., сб.; 17 вс.
Ижевск – Можга	93	94	2,11	1,50	5	38	35	25	33 ежед.; 36 пн., ср.; 35 вт., чт.; 38 пт., сб., вс.
Ижевск – Кизнер	145	171,3	3,16	3,55	4	2	1	0	2 пн., вт., ср., чт., вс.
Ижевск – Воткинск	64	58,0	2,27	1,25	2	59	48	41	37 ежед.; 50 пн., сб.; 48 вт., чт.; 45 ср.; 57 пт.; 59 вс.
Ижевск – Игра	100	93,0	2,27	2,30	3	34	29	44	23 ежед.; 31 пн., сб.; 29 вт., ср.; 30 чт.; 34 пт.; 33 вс.
Ижевск – Сарапул	89	60,0	2,19	1,20	4	56	44	16	41 ежед.; 48 пн., вт.; 44 ср.; 47 чт.; 56 пт.; 55 сб., вс.
Ижевск – Чур	44	48,3	1,29	1,15	3	18	12	17	11 ежед.; 12 пн., вт., ср., чт.; 16 пт.; 18 сб., вс.
Ижевск – Балезино	168	148	4,31	3,45	1	10	9	7	8 ежед.; 10 пн., пт.; 9 вт., чт., сб., вс.

Ижевск – Камбарка	127	171,6	3,01	3,55	3	4	3	0	3 пн., вт., ср., чт., пт., сб.; 4 вс.
Ижевск – Набережные Челны	152	199,1	4,36	4,15	1	9	8	13	7 ежд.; 8 пн., ср., чт.; 9 пт., сб., вс.
Ижевск – Алнаши	92	130,4	3	2,5	1	19	14	13	11 ежд.; 16 пн., вт., ср.; 14 чт., вс.; 19 пт., сб.
Ижевск – Кез	171	175,8	4,20	4,25	1 пт., сб., вс.	4	3	0	2 ежд.; 3 ср., чт., пт., сб., вс.; 4 пн.
Ижевск – Ува	75	87,0	2,30	1,35	1 ежд. + 1 сб., вс.	24	21	19	17 ежд.; 23 пн., чт.; 22 вт., ср.; 21 вс.; 24 пт., сб.
Ижевск – Сайгатка	149	91,6	3,30	2,00	1	16		4	9 ежд.; 13 пн.; 12 ср.; 11 вт., чт., сб.; 14 пт., вс.
Ижевск – Глазов	197	175	5,04	3,30	1	15	14	нет	13 ежд., 15 пн., пт.; 14 вт., ср., чт., сб., вс.
Ижевск – Яр	234	214	6,13	4,00	1	2	1	нет	1 ежд., 2 пн.; 2 пт.

Таблица 13. Реестр автобусных маршрутов Удмуртской Республики

№ строки	№ маршрута	Наименование маршрута	Трасса следования маршрута, км	Регулярность	Количество рейсов в сутки
1	100	Воткинский – Камское	13,8 км, Воткинский, с/о № 10, Гавриловка, с/о Гавриловский, с/о Факел, Камское	ежедневно	3
2	101	Воткинский – Степаново	23,6 км, Воткинский, с/о № 10, Гавриловка, с/о Гавриловский, с/о Факел, Камское, Забегаево, Степаново	пятница	2
3	102	Воткинский – Черепановка	13,6 км, Воткинский, с/о № 10, Гавриловка, Первомайский, Дремино, Черепановка	ежедневно	1
4	104	Воткинский – Кельчино (ч/з Кивару)	24,7 км, Воткинский, Подстанция, Осиповка, Пихтовка, Бражниха, Кивара, Липовка, Кельчино	ежедневно	3
5	105	Воткинский – Перевозное	19,3 км, Воткинский, Кварса, Фотены, Нива, Перевозное	ежедневно	1

6	106	Воткинск – Черновской л/уч. – Зар. Вишур	29 км, Воткинск, с/о № 5, с/о № 12, с/о № 11, с/о Епифаново, Талица, Черновской л/уч., Зар.Вишур	пт., сб., вс.	2
7	107	Воткинск – Черная	29,4 км, Воткинск, с/о № 5, с/о № 12, с/о № 11, с/о Епифаново, Талица, Светлое, Черная	ежедневно	3
8	108	Воткинск – Беркуты	12,7 км, Воткинск, с/о № 10, Гавриловка, с/о Гавриловский, с/о Факел, Галево, Беркуты	ежедневно	2
9	109	Воткинск – Первомайский	8,7 км, Воткинск, с/о № 10, Гавриловка, Первомайский	ежедневно	2
10	111	Воткинск – Светлое	21,4 км, Воткинск, с/о № 5, с/о № 12, с/о № 11, с/о Епифаново, В. Талица, Светлое	ср., пт., сб., вс.	2
11	112	Воткинск – Ольхово	21 км, Воткинск, Кварса, Фотены, Нива, Перевозное, Ольхово	вт., чт., сб., вс.	2
12	114	Воткинск – Июльское	27,4 км, Воткинск, Двигатель, Гришанки, Кукуи, Болгуры, В. Позимь, Июльское	пн., ср., пт.	2
13	129	Воткинск – Кукуи	11,8 км, Воткинск, Двигатель, Гришанки, Кукуи	ежедневно	2
14	302	Воткинск – Чайковский	31,8 км, Воткинск, Кварса, Фотены, Костоваты, п. Новый, Чайковский	ежедневно	4
15	303	Воткинск – Шаркан	27,5 км, Воткинск, Малиновка, Мишкино, Ивановка, Собино, Мочище, Кипун, Шаркан	ежедневно	5
16	333	Светлое – Ижевск	34 км, Светлое, Кудрино, Владимирское, Банное, Италмас, Ижевск	ср., пт., сб., вс.	2
17	119	Шаркан – Сюрсовой	17,1 км, Шаркан, Восход, Ворч. мельница, Вортчино, Бадьярово, Береть, Суроны, Сюрсовой	пн., пт., вс.	2
18	123	Шаркан – Бородули – Зюзино	32,7 км, Шаркан, Титово, Бакино, Пужьегурт, Пустополье, Н. Кивары, Кельдыш, М. Ита, Бородули, Зюзино	ср., пт., сб., вс.	2
19	150	Зар. Вишур – Шаркан (ч/з Пашур-Вишур)	23,1 км, Зар. Вишур, Петульки, Пашур-Вишур, Ляльшур, Ниж. Быги, Шаркан	пн., вт., пт.	2
20	501	Воткинск – Ижевск	58 км, Воткинск, Двигатель, Гришанки, Кукуи, Болгуры, В. Позимь, Июльское, Италмас, Ижевск	ежедневно	6
21	571	Воткинск – Ижевск ж.д.в.	63,9 км, Воткинск, Двигатель, Гришанки, Кукуи, Болгуры, В. Позимь, Июльское, Италмас, Ижевск, Ижевск ж.д.в.	ежедневно	2
22	573	Воткинск – Дебесы	84 км, Воткинск, Мишкино, Шаркан, Кыква, Удмуртские Альцы, Тыловой, Ст. Кыч, Шуралуд, Дебесы	пт., сб., вс.	1

23	510	Шаркан – Ижевск	89,6 км, Шаркан, Кипун, Мочище, Собино, Ивановка, Мишкино, Малиновка, Воткинск, Двигатель, Гришанки, Кукуи, Болгуры, В. Позимь, Июльское, Италмас, Ижевск	ежедневно	7
24	101	Глазов – Адам	11,3 км, Глазов, Хутор, Водозабор, с/о «Строитель», с/о «Колос», д/о «Чепца», о/л «Звездочка», п. Адам	ежедневно	49
25	103	Глазов – Понино	16,5 км, Глазов, с/о «Росинка», Симашур, Полдарай, с. Понино	ежедневно	11
26	121	Глазов – Отогурт	33,1 км, Глазов, кладбище, Б. Лудошур, Кочишево, с/о «Салют», с/о «Парзинка», Тат. Парзи, с/о «Энергетик», Пусошур, Ураково, с. Отогурт	ежедневно	5
27	147	Глазов – В. Парзи – СПТУ № 7	31 км, Глазов, Штанигурт, Полынга, Азамай, с/о «Березка», Педоново, с/о «Южное», Коротай, с/о «Летний сад», Ягошур, В. Парзи, Главатских, Учхоз	ежедневно	5
28	119	Балезино – Ушур	57,6 км, Балезино, кафе «Медвежий угол», пов. на Шолоково, Быдыпи, пов. на Исаково, Исаково, Кер-Нюра, д. Ушур	ежедневно	2
29	128	Балезино – Пибаньшур	57 км, Балезино, кафе «Медвежий угол», пов. на Шолоково, Быдыпи, Воегрут, Заречный, Шур, Адам, п. Пибаньшур	ежедневно	5
30	150	Юкаменское – Н. Елово	33,5 км, Юкаменское, пов. на Ежево, Тылыс, Починки, Т. Ключи, Ежево, Усть-Лем, Шамардан, поч. Глазовский, Новоелово	еженедельно	1
31	151	Юкаменское – Ежево	17,5 км, Юкаменское, пов. на Ежево, Тылыс, Починки, Т. Ключи, д. Ежево	еженедельно	1
32	155	Юкаменское – Пышкет	19,6 км, Юкаменское, Ешмаково, Ертем, Порово, д. Пышкет	еженедельно	1
33	156	Юкаменское – В. Уни	15,5 км, Юкаменское, Уни - Гучин, Шафеево, д. В. Уни	еженедельно	1
34	307	Глазов – Юкаменское	40,7 км, Глазов, Штанигурт, Полынга, Азамай, Общепит, снт Березка, Педоново, Удм. Ключи, Гулеково, Бабино, Макшур, Палагай, Куркан, пов. на Ежево, Юкаменское	еженедельно	7
35	316	Глазов – Карсовай	38,4 км, Глазов, Хутор, Водозабор, с/о «Строитель», с/о «Колос», д/о «Чепца», о/л «Звездочка», Адам, Заболотное, Кельдыково, Долгоево, с/о «Россиянка», Каргышево, Кабаково, Курегово, Самки, Васютенки, с. Карсовай	ежедневно	3

36	329	Глазов – Балезино (ч/з Кестым)	33 км, Глазов, М. Лудошур, Качкашур, пов. на Октябрьский, пов. на Омутницу, пов. на Кестым, Кестым, Кожило, п. Балезино	ежедневно	21
37	330	Глазов – Яр	38,8 км, Глазов, Сыга, Убыть, Кожиль, Н. Кузьма, Карасево, Дзякино, Мосеево, Дизьмино, п. Яр	ежедневно	1
38	369	Глазов – Пудем	51,3 км, Глазов, Сыга, Убыть, Кожиль, Н. Кузьма, Карасево, Дзякино, Мосеево, Дизьмино, Яр, Бармашур, Льнозавод, пов. на Елово, Пудем (нач. нас. пункта), д. Пудем	ежедневно	6
39	100	Глазов – СНТ «Заречье» (сезонный)	16 км, Глазов, Хутор, Водозабор, с/о «Строитель», с/о «Колос», д/о «Чепца», с/о «Жаворонок», с/о «Родник», с/о «Урал», с/о «Любитель», с/о «Металлист», с/о «Заречье»	ежедневно	18
40	131	Глазов – Энергетик	20,1 км, Глазов, кладбище, Б. Лудошур, Кочишево, с/о «Салют», с/о «Парзинка», Тат. Парзи, с/о «Энергетик»	ежедневно	3
41	147	Глазов – СНТ «Полянка»	26,2 км, Глазов, СНТ «Ромашка», СНТ «Полянка»	ежедневно	5
42	535	Балезино – Ижевск	148 км, Балезино, Шолоково, Быдыпи, Исаково, Ушур, Факел, Игра, Чутырь, Якшур-Бодья, Ижевск	ежедневно	4
43	101	Можга – Ст. Какси	28,6 км (31,4 км), г. Можга, с. Можга, поворот на д. Б. Сибы, д. Б. Сибы, д. С. Какси	ежедневно	2
44	102к	Можга – М. Сюга	9,5 км, г. Можга, д. М. Сюга (остановка), д. М. Сюга (гараж)	пн., вт., ср., чт., пт.	2
45	105	Можга – Б. Уча	27,0 км, г. Можга, поворот на д. М. Сюга, с/о «Ключи», д. Ключевка, поворот на д. Пазял, с. Б. Уча	-	1
46	105	Можга – Б. Уча (ч/з Пазял)	34,0 км, г. Можга, поворот на д. М. Сюга, с/о «Ключи», д. Ключевка, поворот на д. Пазял, д. Пазял, с. Б. Уча	-	1
47	105	Можга – Б. Уча (ч/з Ломеслуд)	30,9 км, г. Можга, поворот на д. М. Сюга, с/о «Ключи», д. Ключевка, поворот на д. Пазял, с. Б. Уча, д. Ломеслуд	-	4
48	106	Можга – Б. Кибья	32,2 км, г. Можга, д. Чумойтло, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Гозек, д. Атабаево, д. Новотроицкий, д. Карашур, с. Б. Кибья	ежедневно, кроме вт.	2
49	107	Можга – Б. Кибья (ч/з Туташево)	39 км, г. Можга, д. Чумойтло, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Гозек, д. Атабаево, д. Новотроицкий, д. Карашур, д. Туташево, с. Б. Кибья	вт.	2
50	111	Можга – Р. Пычас	44,2 км, г. Можга, д. Чумойтло, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Гозек, п. Пычас, с. Петухово, д. Мельниково, д. Сырьез, д. Р. Пычас	ежедневно	3

51	111 к	Можга – Пычас	24,9 км, г. Можга, д. Чумойтло, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Гозек, п. Пычас	ежедневно	4
52	121	Можга – Александрово	23,5 км, г. Можга, с. Можга, поворот на д. Б. Сибы, д. Александрово	ежедневно	3
53	125	Алнаши – Юмьяшур	28,8 км, с. Алнаши, д. Шудья, д. Азаматовка, д. Сосновка, д. Чемошур-Куок, кур. Варзи-Ятчи, с. Варзи-Ятчи, д. Юмьяшур	ежедневно	1
54	136	Можга – ст. Сардан	15,9 км, г. Можга, д. Удм. Сюгаил, поворот на д. Р. Сюгаил, д. Р. Сюгаил, с/о «Радуга», с/о «Родник», ст. Сардан	-	3
55	140	Можга – Керамик	8,6 км, Центр, Парк, ул. Первомайская, ул. Труда, ул. Азина, Школа № 6, Льносемстанция, Элеватор, «Можгасыр», Мясокомбинат, кладбище, п. Керамик	ежедневно	6
56	150	Можга (Центр) – с/о «Радуга»	13,9 км, г. Можга, д. Удм. Сюгаил, д. Р. Сюгаил, с/о «Радуга», с/о «Родник»	ежедневно (в сезон)	3
57	152	Можга (Центр) – с/о «Рассвет»	6,0 км, г. Можга, с/о «Рассвет»	ежедневно (в сезон)	3
58	100	Л. Тыжма – Кизнер	11,8 км, ул. Надежды, Лака-Тыжма, м-н «Скорпион», м-н «Первомайский», Магазин № 5, Райпо, Кафе, Воинская часть, ул. Советская, Овощебаза, Ж/д вокзал, Центр, ДОСААФ, Детский дом, Казначейство, РТП, с. Кизнер	ежедневно	19
59	116	Кизнер – Безменшур	33,6 км, п. Кизнер, с. Кизнер, д. Н. Трык, д. Ст. Бодья, д. Вичурка, д. Бертло, д. Безменшур	пн., пт., сб., вс.	2
60	118	Кизнер – Муркозь-Омга	55,9 км, п. Кизнер, с. Кизнер, д. Н. Трык, д. Ст. Бодья, д. Вичурка, д. Бертло, д. Безменшур, д. М. Омга	вт., чт., сб., вс.	1
61	119	Кизнер – Кибья	27,1 км, п. Кизнер, с. Кизнер, д. Н. Трык, поворот на д. Синяр-Бодья, д. Синяр-Бодья, д. Ст. Бодья, д. Гучин Бодья, д. Кибья	вт., пт., вс.	2
62	137	Кизнер (п. Строителей) – Льнозавод	13,6 км, п. Строителей, м-н «Светлана», Школа № 2, м-н «Первомайский», Магазин № 5, Райпо, Кафе, Воинская часть, ул. Советская, Овощебаза, Ж/д вокзал, Центр, ДОСААФ, Детский дом, Казначейство, с. Кизнер, РТП, п. Мелиораторов (ММС), п. Льнозавод	ежедневно	24
63	345	Можга – Вавож	47,7 км, г. Можга, поворот на д. М. Сюга, с/о «Ключи», д. Ключевка, поворот на д. Пазялы, поворот на с. Б. Уча, д. Березек, д. Волково, с. Вавож	пн., пт., сб., вс.	1
64	343	Можга – Алнаши	38,9 км, г. Можга, с. Можга, поворот на д. Б. Сибы, д. Александрово, д. Шубино, поворот на д. Удм. Тоймобаш, д. Нов. Алнаши, с. Алнаши	ежедневно	2

65	506	Можга – Ижевск	96,1 км, г. Можга, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Карамбай, д. Н. Бия, д. Акашур, д. Бобья-Уча, с. Ильинское, д. Б. Бигра, д. Миндерево, д. Пугачево, с. Юськи, п. Совхозный, д. Б. Венья, д. М. Венья, г. Ижевск а/с, г. Ижевск а/в	ежедневно	2
66	539	Грахово – Ижевск	178,7 км, с. Грахово, с. Каменное, д. Мари-Возжай, д. Ниж. Тыловой, п. Новогорское, д. Удм. Гондырево, д. Ст. Утчан, д. Ср. Утчан, д. В. Утчан, с. Алнаши, д. Нов. Алнаши, поворот на Удм. Тоймобаш, д. Шубино, д. Александрово, поворот на д. Б. Сибы, с. Можга, г. Можга, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Карамбай, д. Н. Бия, д. Акашур, д. Бобья-Уча, с. Ильинское, д. Б. Бигра, д. Миндерево, д. Пугачево, с. Юськи, п. Совхозный, д. Б. Венья, д. М. Венья, г. Ижевск а/с, г. Ижевск а/в	ежедневно	2
67	540	Кизнер – Ижевск	173,4 км, п. Кизнер, д. Т. Чабья, поворот на д. В. Бемыж, д. Аргабаш, с. Бемыж, поворот на д. Кармыж, д. Поляково, д. Вишур, с. Нынек, поворот на д. Сосмак, поворот на д. Поршур, п. Ныша, д. Ефремовка, д. Удм. Сюгаил, г. Можга завод «Консервный», г. Можга ЦРБ, г. Можга а/с, г. Можга Наговицынский мкр., г. Можга ул. Весенняя, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Карамбай, д. Н. Бия, д. Акашур, д. Бобья-Уча, с. Ильинское, д. Б. Бигра, д. Миндерево, д. Пугачево, с. Юськи, п. Совхозный, д. Б. Венья, д. М. Венья, г. Ижевск а/с, г. Ижевск а/в	ежедневно	5
68	550	Варзи-Ятчи – Ижевск	157,9 км, кур. В. Ятчи, д. Чем-Куюк, д. Сосновка, д. Азаматово, д. Шудья, с. Алнаши, д. Нов. Алнаши, поворот на Удм. Тоймобаш, д. Шубино, д. Александрово, поворот на д. Б. Сибы, с. Можга, г. Можга ул. Гагарина, г. Можга а/с, г. Можга Наговицынский мкр., г. Можга ул. Весенняя, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Карамбай, д. Н. Бия, д. Акашур, д. Бобья Уча, с. Ильинское, д. Б. Бигра, д. Миндерево, д. Пугачево, с. Юськи, п. Совхозный, д. Б. Венья, д. М. Венья, г. Ижевск а/с, г. Ижевск а/в	ежедневно	1

69	561	Алнаши – Ижевск	135 км, с. Алнаши, д. Нов. Алнаши, поворот на Удм. Тоймобаш, д. Шубино, д. Александрово, поворот на д. Б. Сибы, с. Можга, г. Можга ул. Гагарина, г. Можга а/с, г. Можга Наговицынский мкр., г. Можга ул. Весенняя, д. Льнозавод, п. Горняк, д. Карамбай, д. Н. Бия, д. Акашур, д. Бобья-Уча, с. Ильинское, д. Б. Бигра, д. Миндерево, д. Пугачево, с. Юськи, п. Совхозный, д. Б. Венья, д. М. Венья, г. Ижевск а/с, г. Ижевск а/в	пн., пт.	1
70	502	Сарапул – Ижевск	64 км, Сарапул ж/д вокзал, сад Южный, Элеконд, Сарапул КДП, Отуниха, Девятово, Дикуши, Лагуново (поворот), Пальники с/з, Ижевск Южная а/с, Ижевск центральный а/в	ежедневно	2
71	301	Ижевск (ост. «Адм. Первомайского р-на») – Завьялово	16,4 км, Пушкинская, Карла Либкнехта, Воровского, Промышленная, Орджоникидзе, Камбарская, Гольянский тракт, Калинина с. Завьялово	ежедневно	65
72	302	Ижевск (АВ) – Люк	32,6 км, Красноармейская, К. Либкнехта, Новоажимова, Новошестнадцатая, Баранова, 15-я, Заречное шоссе, Крылова, Шабердинский тракт, Люк	ежедневно	2
73	305	Ижевск (АС) – ст. Кечevo	39 км, Маяковского, Сарапульский тракт, Киясовский тракт, ст. Кечevo	ежедневно	4
74	308	Ижевск (ост. «Адм. Первомайского р-на») – Июльское	33,1 км, Пушкинская, Ленина, Удмуртская, Воткинское шоссе, трасса Ижевск-Воткинск, Июльское	ежедневно	19
75	309	Ижевск (АС) – Подшивалово	22,2 км, Маяковского, Магистральная, Гагарина, д. Пирогово, Нылгинский тракт, Подшивалово	ежедневно	5
76	310	Ижевск (АС) – Лудорвай	11,7 км, Маяковского, Магистральная, Гагарина, д. Пирогово, Нылгинский тракт, Лудорвай	будни	1
77	312	Ижевск (АВ) – Якшур-Бодья (АС)	43,2 км, Красноармейская, Карла Либкнехта, Максима Горького, Кирова, Песочная, Якшур-Бодьинский тракт (Р-321), ул. Пушиной (с. Якшур-Бодья)	ежедневно	13
78	318	Ижевск (АС) – Яган-Докья	35,7 км, Маяковского, Сарапульский тракт, Киясовский тракт, Яган-Докья	ежедневно	3
79	321	Ижевск (ост. «1 РКБ») – Завьялово	18,4 км, Выставочная, Воткинское шоссе, 9 Января, Ворошилова, Петрова, Труда, Молодежная, Ленина, Камбарская, Гольянский тракт, Калинина с. Завьялово	будни	18
80	322	Ижевск (Главпочтамт) – Н. Чернушка	26,8 км, ул. Кирова, ул. Песочная, Якшур-Бодьинский тракт, Н. Чернушка	ежедневно	5

81	324	Ижевск (АВ) – Чур	48,3 км, Красноармейская, Карла Либкнехта, Максима Горького, Кирова, Песочная, Якшур-Бодьинский тракт, с. Чур	ежедневно	2
82	326	Ижевск (ост. «ул. 9-е Января») – Якшур	16,5 км, 9 Января, Воткинское шоссе, трасса Ижевск-Воткинск, Якшур	ежедневно	3
83	331	Ижевск (ост. «ул. 9-е Января») – Аэропорт	17,5 км, 9 Января, Ворошилова, Петрова, Труда, Молодежная, Ленина, Камбарская, Гольянский тракт, Аэропорт	ежедневно	18
84	332	Ижевск (ост. ул. Гагарина) — Юськи	23,0 км, Гагарина, Можгинский тракт, Юськи	будни	2
85	338	Ижевск (АС) – Станция Постол	38,1 км, Маяковского, Магистральная, Гагарина, Московская, Азина, Нылгинский тракт, ст. Постол	ежедневно	4
86	358	Ижевск (АС) – Яган	41,5 км, Маяковского, Магистральная, Гагарина, Московская, Азина, Можгинский тракт, Яган	ежедневно	2
87	359	Ижевск (АС) – Сизяшур (ч/з Средний Постол)	49,8 км, Маяковского, Магистральная, Гагарина, Московская, Азина, Нылгинский тракт, Сизяшур	выходные дни	2
88	362	Ижевск (АВ) – Азино	40,8 км, Красноармейская, Карла Либкнехта, Новоажимова, Новшестнадцатая, Телегина, 15-я улица, Заречное шоссе, Крылова, Шабердинский тракт, Азино	ежедневно	4
89	384	Гольяны – Ольхово (ч/з Докшу)	18,1 км, ул.Пионерская (Гольяны), Гольянский тракт, Докша, Ольхово	выходные дни	1
90	558	Ижевск (АС) – Подгорное	62,8 км, Маяковского, Сарапульский тракт, Киясовский тракт, Подгорное	пт., сб., вс.	1

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

Общий автомобильный пассажиропоток общественного транспорта по всем автобусным сообщениям за 2014 год составил 161,0 млн. пассажиров в год.

12. Водный транспорт.

Протяжённость внутренних водных путей составляет 183 км. Значительную роль в деятельности транспортного комплекса Удмуртской Республики играет внутренний водный транспорт. В республике он представлен двумя портами: АО «Речной порт «Сарапул» и ОАО «Порт «Камбарка», основной деятельностью которых являются погрузочно-разгрузочные работы и добыча нерудных строительных материалов. На водном транспорте отправка грузов в 2014 году составила 73,2% к уровню 2013 года.

Кроме того, АО «Речной порт «Сарапул» в навигационный период осуществляет социально значимые перевозки пассажиров в пригородном и городском сообщении по реке Кама, связывая город с другими труднодоступными населёнными пунктами Удмуртской Республики.

Период навигации длится ориентировочно 200 дней, с мая по октябрь месяц.

Обслуживание пассажиров в пригородном сообщении осуществляется по 2 маршрутам общей протяжённостью 10 км. Сведения по маршрутам представлены в таблице 14.

Таблица 14. Реестр маршрутов внутреннего водного транспорта Удмуртской Республики

№	Наименование маршрута	Трасса следования маршрута	Протяжённость маршрута, км	Регулярность	Тип используемых судов
1	Сарапул – Борок	река Кама	5	3 в день	Пт-125
2	Сарапул – Ершовка – Симониха	река Кама	5	2	Пт-125

Внутренним водным транспортом ежегодно перевозится около 15 тыс. пассажиров.

13. Параметры ВРТБ в существующих условиях.

Исходными данными для формирования ВРТБ являются:

реестр пригородных сообщений;

отчетность пригородных пассажирских компании ОАО «Содружество», ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» и ОАО «Пермская пригородная компания», АО «Речной «Порт Сарапул»;

отчетность автоперевозчиков.

Помимо обязательных параметров, предусмотренных Методическими рекомендациями, дополнительно в составе ВРТБ учитываются и анализируются следующие параметры транспортного обслуживания:

данные автовокзалов по действующему расписанию количества рейсов в направлениях, расположенных вблизи железнодорожного полотна, и составляющие конкуренцию в указанном направлении;

данные маркетинговых исследований, содержащие опросы граждан, совершающих свой проезд автомобильным или железнодорожным транспортом.

Параметры ВРТБ в существующих условиях сведены в таблице 15. Сводный (по конкурирующим маршрутам) ВРТБ в существующих (2014 год) условиях представлен в таблице 16.

Таблица 15. ВРТБ в существующих (2014 год) условиях

№ строки	Сообщение	Протяжённость, км	Пассажиропоток		Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки	Интервал между отправлениями		Комментарий
			всего, тыс. пасс/год	пиковый*, пасс/час				в часы «пик»	в непиковые часы	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Железнодорожный транспорт										
1	Ижевск – Агрыз	33	275853	480	6934, 6933, 6936, 6935, 6371, 6372, 6373, 6374, 6511/6512, 6513/6514, 6515/6516, 6519/6520, 6525/6526, 6379/6380, 6381/6382, 6677, 6678,	ежедневно	9	3	0	
2	Агрыз – Янаул	139	87600	480	6511/6512, 6513/6514, 6515/6516, 6519/6520	ежедневно	3	1	0	
3	Агрыз – Сайгатка	116	45990	100	6379/6380, 6381/6382	ежедневно	1	1	0	
4	Агрыз – Набережные Челны	119	72270	180	6677, 6678	по пн., пт., сб., вс.	1	1	0	
5	Агрыз – Кизнер	112	1175875	480	6934, 6933, 6936, 6935, 6371, 6372, 6373, 6374,	ежедневно	4	1	0	
6	Кизнер – Казань	192	292000	480	6924, 6923, 6926, 6925, 6379, 6374, 6438, 6423	ежедневно	5	2	0	
7	Ижевск – Воткинск	64	1544	80	6362, 6361, 6364, 6363	ежедневно	2	1	0	
8	Ижевск – Ува	79	40150	80	6354, 6363, 6352, 6351	ежедневно, по вс. с 31.05.15 по 01.10.15	2	1	0	
9	Чур – Балезино	124	219000	120	6454/6453, 6878/6877, 6455/6456, 6880/6879	ежедневно 1 вагон, по пт., сб., вс., с 22.05.2015 по 05.10.2015 по 2 вагона	2	1	0	

10	Ижевск – Чур	44	267180	80	6454/6453, 6878/6877, 6455/6456, 6880/6880, 6452, 6451, 6458, 6457	ежедневно 1 вагон по пт., сб., вс., с 22.05.2015 по 05.10.2015, по 2 вагона, и на летний период дополнительно по 1 вагону ежедневно с 31.05.2015 по 01.10.2015	4	1	0	
11	Балезино – Верещагино	123	176173	120	6061, 6064, 6063, 6062	ежедневно	2	1	0	
12	Балезино – Глазов	29	19576	480	6401, 6402, 6403, 6410	ежедневно	2	2	0	
13	Глазов – Киров	208	379565	480	6374, 6371, 6667, 6474, 6475, 6376, 6403, 6404, 6375, 6477, 6377, 6412, 6481, 6478, 6378, 6383, 6380, 6668, 6407, 6382, 6381, 6410	ежедневно	6	1	0	
14	Яр – Верхнекамская	179	3833	80	6068, 6065, 6066, 6067	ежедневно по 12.01 и с 09.02 по 20.04, с 23.04 по чт., вс.	1	1	0	
Водный транспорт										
1	Сарапул – Симониха	5	36000	28	Пт-125	ежедневно	2	1	0	
2	Сарапул – Барок	5	54000	46	Пт-125	ежедневно	3	1	0	
Автомобильный транспорт										
1	№ 100 Воткинск – Камское	17,1	46573,67	нет	100	ежедневно	10	3	1	пригородное
2	№ 101 Воткинск– Степаново	28,8	3086,53	нет	101	пт.	19	4	3	пригородное
3	№ 102 Воткинск – Черепановка	20,9	32608,44	нет	102	ежедневно	2	1	0	пригородное
4	№ 104 Воткинск – Кельчино (ч/з Кивару)	38,2	74093,08	нет	104	ежедневно	59	3	3	пригородное

5	№ 105 Воткинск – Перевозное	28,2	26938,74	нет	105	ежедневно	34	3	1	пригородное
6	№ 106 Воткинск – Черновской л/уч – Зар.Вишур	39,6	11683,28	нет	106	пт., сб., вс.	56	3	3	пригородное
7	№ 107 Воткинск – Черное	36,4	69038,93	нет	107	ежедневно	18	3	3	пригородное
8	№ 108 Воткинск – Беркуты	22,2	42667,52	нет	108	ежедневно	10	2	0	пригородное
9	№ 109 Воткинск – пос. Первомайский	13,2	44697,57	нет	109	ежедневно	4	1	0	пригородное
10	№ 111 Воткинск – Светлое	28,1	2117,97	нет	111	ср, пт., сб., вс.	28	2	2	пригородное
11	№ 112 Воткинск – Ольхово	37,6	41563,29	нет	112	вт., чт., сб., вс.	4	1	0	пригородное
12	№ 114 Воткинск – Июльское	42	22141,48	нет	114	пн., ср., пт.	24	2	2	пригородное
13	№ 129 Воткинск – Кукуи	16	18089,34	нет	129	ежедневно	16	2	1	пригородное
14	№ 302 Воткинск – Чайковский	43,3	78722,94	нет	302	ежедневно	15	2	1	пригородное
15	№ 303 Воткинск – Шаркан	31,6	77465,07	нет	303	ежедневно	2	1	0	пригородное
16	№ 333 Светлое – Ижевск	43,1	38046,67	нет	333	ср., пт., сб., вс.	18	2	2	пригородное
17	№ 119 Шаркан – Сюрсовой	28,3	13904,04	нет	119	пн., пт., вс.	3	1	0	пригородное
18	№ 123 Шаркан – Бородули – Зюзино	37,6	38993,04	нет	123	ср, пт., сб., вс.	1	1	0	пригородное
19	№ 150 Зар. Вишур – Шаркан (ч/з Пашур- Вишур)	27,6	9425,96	нет	150	пн., вт., пт.	2	1	0	пригородное
20	№ 501 Воткинск – Ижевск	58	58911,96	нет	501	ежедневно	20	3	3	междугородное
21	№ 571 Воткинск – Ижевск ж.д.в.	63,9	16449,14	нет	571	ежедневно	3	1	0	междугородное
22	№ 573 Воткинск – Дебесы	84	8269,02	нет	573	пт., сб., вс.	2	1	0	междугородное
23	№ 510 Шаркан – Ижевск	89,6	109328,89	нет	510	ежедневно	2	1	0	междугородное
24	№ 101 Глазов – Адам	11,3	386821	нет	101	ежедневно	4	1	0	пригородное

25	№ 103 Глазов – Понино	16,5	45765 (с 1.01.15 г.)	нет	103	ежедневно	4	1	0	пригородное
26	№ 121 Глазов – Отогурт	33,1	42504	нет	121	ежедневно	3	1	0	пригородное
27	№ 147 Глазов – В. Парзи – СПТУ №7	31	16758	нет	147	ежедневно	3	1	0	пригородное
28	№ 119 Балезино – Ушур	57,6	20244	нет	119	ежедневно	3	1	0	междугородное
29	№ 128 Балезино – Пибаньшур	57	65220	нет	128	ежедневно	4	1	0	междугородное
30	№ 150 Юкаменское – Н. Елово	33,5	11172	нет	150	еженедельно	2	1	0	пригородное
31	№ 151 Юкаменское – Ежево	17,5	4212	нет	151	еженедельно	2	1	0	пригородное
32	№ 155 Юкаменское – Пышкет	19,6	4152	нет	155	еженедельно	2	1	0	пригородное
33	№ 156 Юкаменское – В. Уни	15,5	2160 (с 1.05.15 г.)	нет	156	еженедельно	2	1	0	пригородное
34	№ 307 Глазов – Юкаменское	40,7	54048	нет	307	еженедельно	6	1	0	пригородное
35	№ 316 Глазов –Карсовой	38,4	23108	нет	316	ежедневно	4	1	0	пригородное
36	№ 329 Глазов –Балезино ч/з Кестым	33	267324	нет	329	ежедневно	3	1	0	пригородное
37	№ 330 Глазов – Яр	38,8	12684	нет	330	ежедневно	6	1	0	пригородное
38	№ 369 Глазов – Пудем	51,3	130872	нет	369	ежедневно	3	1	0	междугородное
39	№ 100 Глазов – СНТ «Заречье» (сезонный)	16	56496	нет	100	ежедневно	6	1	0	пригородное
40	№ 131 Глазов – СНТ «Энергетик» (сезонный)	20,1	14855	нет	131	ежедневно	6	1	0	пригородное
41	№ 147 Глазов – СНТ «Полянка» (сезонный)	26,2	15715	нет	147	ежедневно	4	1	0	пригородное
42	№ 535 Балезино – Ижевск	148	34812	нет	535	ежедневно	6	1	0	междугородное
43	101 Можга – Ст. Какси	28,6	52,1	40	101	ежедневно	2	1	0	пригородное
44	102 к Можга – М. Сюга	9,5	15194,4	54	102	пн., вт., ср., чт., пт.	2	1	0	пригородное
45	105 Можга – Б. Уча	27	63140,3	83	105	-	3	1	0	пригородное
46	105 Можга – Б. Уча (ч/з Пазялы)	34	22395,1	23	105	-	3	1	0	пригородное
47	105 Можга – Б. Уча (ч/з Ломеслуд)	30,9	12255,4	18	105	-	2	1	0	пригородное

48	106 Можга – Б. Кибья	32,2	59667,2	48	106	ежедневно,	3	1	0	пригородное
50	106 Можга – Б. Кибья (ч/з Туташево)	39	4600	22	106	вт.	2	1	0	пригородное
51	111 Можга – Р. Пычас	44,2	78344,2	42	111	ежедневно	3	1	0	пригородное
52	111 к Можга – Пычас	24,9	87430,5	50	111	ежедневно	2	1	0	пригородное
53	121 Можга – Александрово	23,5	64008,8	52	121	ежедневно	2	1	0	пригородное
54	Алнаши – Юмьяшур	28,8	10359,1	20		ежедневно	2	1	0	пригородное
55	136 Можга – ст. Сардан	15,9	15351,5	43	136	-	2	1	0	пригородное
56	140 Можга – Керамик	8,6	68995,4	34	140	ежедневно	2	1	0	пригородное
57	№ 150 Можга (Центр) – с/о «Радуга»	13,9	35988,3	36	150	ежедневно (в сезон)	6	1	0	пригородное
58	№ 152 Можга (Центр) – с/о «Рассвет»	6	33597,7	54	152	ежедневно (в сезон)	6	1	0	пригородное
59	№ 100 ул. Надежды – д. Л. Тыжма – с. Кизнер	11,8	332899,4	57	100	ежедневно	4	1	0	пригородное
60	№ 116 Кизнер – Безменшур	33,6	32078,9	41	116	пн., пт., сб., вс.	2	1	0	пригородное
61	№ 118 Кизнер – Муркозь – Омга	55,9	35546,1	43	118	вт., чт., сб., вс.	2	1	0	пригородное
62	№ 119 п. Кизнер – с. Кибья	27,1	18207,3	45	119	вт., пт., вс.	2	1	0	пригородное
63	№ 137 Строителей – ММС - Льнозавод	13,6	471163,5	68	137	ежедневно	6	1	0	пригородное
64	№ 345 Можга – Вавож	47,7	37736,8	43	345	пн., пт., сб., вс.	4	1	0	пригородное
65	№ 343 Можга – Алнаши	38,9	79768,6	42	343	ежедневно	3	1	0	пригородное
66	№ 506Э Можга – Ижевск	96,1	10400	7	506	ежедневно	6	1	0	междугородное
67	№ 539 Грахово – Ижевск	178,7	27000	5	539	ежедневно	4	1	0	междугородное
68	№ 540 Кизнер – Ижевск	173,4	90300	10	540	ежедневно	4	1	0	междугородное
69	№ 550 Ижевск – Варзи- Ятчи	157,9	17800	8	550	ежедневно	3	1	0	междугородное
70	№ 561 Ижевск – Алнаши	135	6700	8	561	пн., пт.	3	1	0	междугородное
71	№ 502 Сарапул – Ижевск	64	55874	нет	502	ежедневно	20	3	3	междугородное

72	Игра – Зура	24,4	24400	нет		ежедневно	2	1	0	пригородное
73	Игра – Менил	17,9	17900	нет		ежедневно	2	1	0	пригородное
74	Игра – Сеп	16,2	16200	нет		ежедневно	3	1	0	пригородное
75	Игра – Пурга	41,4	41400	нет		ежедневно	3	1	0	пригородное
76	Игра – Чемошур	24,7	24700	нет		пн., ср., пт.	2	1	0	пригородное
77	Игра – Бачкеево	28,2	28200	нет		пн.-пт.	2	1	0	пригородное
78	Игра – Дебесы	50	50000	нет		пн., ср., пт.	3	1	0	междугородное
79	Игра – Сундур	3	3000	нет		пн.-пт.	2	1	0	пригородное
80	Кез – Кулига (до Тимен)	41,7	41700	нет		пн., ср., пт., сб., вс.	2	1	0	пригородное
81	Кез – Кузьма	28	28000	нет		пн.-сб.	3	1	0	пригородное
82	Кез – Кездур	11,5	11500	нет		пн.-пт.	2	1	0	пригородное
83	Игра – Ижевск	93	93000	нет		ежедневно	6	1	0	междугородное
84	Дебесы – Ижевск	143,8	143800	нет		ежедневно	6	1	0	междугородное
85	Кез – Ижевск	175,8	175800	нет		ежедневно	8	1	0	междугородное
86	301 Ижевск – Завьялово	16,4	321546		301	ежедневно	8	1	0	пригородное
87	321 Ижевск – Завьялово	18,4	1040250		321	ежедневно	30	4	4	пригородное
88	302 Ижевск – Люк	32,6	36587		302	ежедневно	2	1	0	пригородное
89	Ижевск – Станция Кечево	39	48188		305	ежедневно	3	1	0	пригородное
90	308 Ижевск – Июльское	33,1	602251		308	ежедневно	30	5	5	пригородное
91	309 Ижевск – Подшивалово	22,2	45874		309	ежедневно	3	1	0	пригородное
92	310 Ижевск – Лудорвай	11,7	35287		310	будни	2	1	0	пригородное
93	312 Ижевск – Якшур - Бодья	43,2	998854		312	ежедневно	30	4	4	пригородное
94	318 Ижевск – Яган - Докья	35,7	43125		318	ежедневно	2	1	0	пригородное
95	322 Ижевск — Н.Чернушка	26,8	41258		322	ежедневно	2	1	0	пригородное
96	324 Ижевск – Чур	48,3	48512		324	ежедневно	3	1	0	пригородное
97	326 Ижевск – Якшур	16,5	38964		326	ежедневно	2	1	0	пригородное
98	331 Ижевск – Аэропорт	17,5	1384521		331	ежедневно	30	5	5	пригородное
99	332 Ижевск – Юськи	23	54123		332	будни	4	1	0	пригородное
100	338 Ижевск – Станция Постол	38,1	49874		338	ежедневно	3	1	0	пригородное
101	358 Ижевск – Яган	41,5	39547		358	ежедневно	2	1	0	пригородное

102	359 Ижевск – Сизяшур	49,8	17015		359	выходные дни	2	1	0	междугородное
103	362 Ижевск – Азино	40,8	41254		362	ежедневно	2	1	0	междугородное
104	384 Гольяны – Ольхово	18,1	21013		384	выходные дни	3	1	0	междугородное
105	558 Ижевск – Подгорное	62,8	25147		558	пт., сб., вс.	2	1	0	междугородное

Таблица 16. Сводный (по конкурирующим маршрутам) ВРТБ в существующих (2014 год) условиях

№ строки	Сообщение		Протяжённость по территории Удмуртской Республики, км	Пассажиро-поток на территории Удмуртской Республики	Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки
				всего, пасс./год			
1	2		3	4	5	6	7
Железнодорожный транспорт							
1	Ижевск	Агрыз	33	211700	ж/д	по расписанию	9
2	Агрыз	Янаул	139	87600	ж/д	по расписанию	3
3	Агрыз	Сайгатка	116	45990	ж/д	по расписанию	1
4	Агрыз	Набережные Челны	119	72270	ж/д	по расписанию	1
5	Агрыз	Кизнер	112	1137056,4	ж/д	по расписанию	4
6	Кизнер	Казань	192	292000	ж/д	по расписанию	5
7	Ижевск	Воткинск	64	3087,6	ж/д	по расписанию	2
8	Ижевск	Ува	79	40150	ж/д	по расписанию	2
9	Чур	Балезино	124	219000	ж/д	по расписанию	2
10	Ижевск	Чур	44	267180	ж/д	по расписанию	4
11	Балезино	Верещагино	123	176173	ж/д	по расписанию	2
12	Балезино	Глазов	29	19755,625	ж/д	по расписанию	2
13	Глазов	Киров	208	379384,875	ж/д	по расписанию	6
14	Яр	Верхнекамская	179	3832,5	ж/д	по расписанию	1
Автомобильный транспорт							
1	Ижевск	Агрыз	43	94220	авто	по расписанию	17
2	Ижевск	Можга	94	253570	авто	по расписанию	38
3	Ижевск	Кизнер	171,3	5200	авто	по расписанию	2
4	Ижевск	Воткинск	58	320690	авто	по расписанию	59
5	Ижевск	Игра	93	196790	авто	по расписанию	34
6	Ижевск	Сарапул	60	333210	авто	по расписанию	56
7	Ижевск	Чур	48,3	92150	авто	по расписанию	18
8	Ижевск	Балезино	148	58320	авто	по расписанию	10
9	Ижевск	Камбарка	127	11440	авто	по расписанию	4
10	Ижевск	Набережные Челны	199,1	151500	авто	по расписанию	28
11	Ижевск	Кез	175,8	17180	авто	по расписанию	4
12	Ижевск	Ува	87	144730	авто	по расписанию	24
13	Ижевск	Сайгатка	91,6	77570	авто	по расписанию	16
14	Ижевск	Глазов	175	99450	авто	по расписанию	15
15	Ижевск	Яр	214	5730	авто	по расписанию	2
16	Киров	Глазов	250	83820	авто	по расписанию	18
17	Балезино	Верещагино	123	36996	авто	по расписанию	3

Анализ ВРТБ показывает, что существующие параметры обслуживания достаточны для удовлетворения потребностей населения в перевозках. Вместе с тем, по направлениям Ижевск – Воткинск, Ижевск – Агрыз, Ижевск – Можга

необходимо проведение мероприятий по оптимизации схемы транспортного обслуживания.

В случае сохранения существующего парка вагонов (устаревшего) на направлении Ижевск – Воткинск необходимо оптимизировать железнодорожный маршрут за счет сокращения количества рейсов в зимний период. Данное мероприятие позитивно скажется на качестве обслуживания населения, так как железнодорожное полотно в сторону Воткинска пролегает вдоль новой автомобильной дороги с хорошей пропускной способностью, в результате чего железнодорожный транспорт становится неконкурентоспособным. Однако, данное решение теряет свою актуальность при условии замены подвижного парка на более экономичный вид – автотрису. В этом случае наиболее целесообразным будет увеличить количество рейсов, совершаемых по железной дороге и сократить частоту автобусных рейсов.

В направлениях Ижевск – Агрыз и Ижевск – Можга в связи с высокой частотой и большой вместимостью, а также удобным временем опрвления и прибытия на станции и остановочные пункты железнодорожного сообщения необходимо предусмотреть сокращение количества автобусных рейсов. Данное мероприятие позволит значительно сократить издержки республиканского бюджета, так как уменьшится размер выделяемой субсидии, направленной на поддержку социальной категории граждан.

14. Параметры транспортного обслуживания населения в части пригородных пассажирских перевозок.

Значения агрегированных параметров транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации сведены в сбалансированную систему параметров транспортного обслуживания (ССП ТО).

С учётом специфики транспортной конъюнктуры Удмуртской Республики в ССП ТО дополнительно к предусмотренным Методическими рекомендациями введен ряд параметров.

Учтены категории граждан, которым предоставлены льготы при проезде на транспорте.

Данные о параметрах транспортного обслуживания в существующих условиях и для целевого сценария развития на перспективу до 2025 года представлены в таблице 17.

Таблица 17. Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики в существующих условиях и на перспективу до 2025 года (инерционный сценарий)

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	2014	2015	2016-2020	2021-2025
1	2	3	5	6	7	8
1	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	4,93	4,93	4,94	4,95
1.1	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	2,96	2,59	2,90	2,85

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	2014	2015	2016-2020	2021-2025
1.2	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	1,98	1,98	1,99	2,0
2	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	80,6	80,6	81,1	81,5
2.1	Железнодорожный транспорт	%	76,3	76,3	76,2	76,1
2.2	Автомобильный транспорт	%	85	85	86	87
3	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс.-км (пасс.)/чел.				
3.1	Железнодорожный транспорт	пасс.-км (пасс.)/чел.	0,87	0,87	0,87	0,87
3.2	Автомобильный транспорт	пасс.-км (пасс.)/чел.	0,58	0,58	0,58	0,58
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию					
4.1	Железнодорожный транспорт	ед.	2017	2017	2017	2017
4.2	Автомобильный транспорт	ед.	911	911	892	874
5	Плотность транспортной сети					
5.1	Железнодорожный транспорт	км/км ²	0,02	0,02	0,02	0,03
5.2	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,45	0,45	0,46	0,47
6	Полная величина государственных субсидий, в т. ч.	млн. руб.	104,6	91,7	91,7	91,7
6.1	Бюджет субъекта Российской Федерации	млн. руб.	104,6	91,7	91,7	91,7
6.2	Федеральный бюджет	млн. руб.	–	–	–	–
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	92,3	92,3	95	95
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	231	240	245	247

Пояснения к таблице.

Как видно из таблицы, большая часть перевезенных пассажиров в пригородном сообщении относится на железную дорогу.

По ряду показателей наблюдается положительная динамика, а именно: увеличение количества отправленных пассажиров автомобильным видом транспорта, маршруты которого проходят вблизи железнодорожной дороги, по причине строительства новых автомобильных подъездов к населенным пунктам, ранее не имеющим автомобильного сообщения. Наиболее существенное снижение наблюдается по объему отправленных пассажиров железнодорожным транспортом. Это связано с увеличением плотности транспортной автомобильной сети и, соответственно, увеличению показателя автомобилизация населения.

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

Отсутствие на транспорте Удмуртии применения системы интегрированной логистики, объединяющей элементы транспортной, складской, таможенной и распределительной инфраструктуры.

Инфраструктура различных видов транспорта Удмуртской Республики развивается без достаточной координации, которая необходима для сбалансированного транспортного обслуживания.

Практически не развиваются технологии интермодальных перевозок в регионе, в первую очередь – контейнерные. Значительные проблемы существуют на стыках видов транспорта.

Инновации на транспорте и развитие предпринимательской активности в Удмуртской Республике во многом сдерживаются несовершенством нормативного правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг. Недостаточными темпами создаются механизмы государственно-частного партнерства.

Несмотря на принимаемые в последние годы активные меры существенной проблемой продолжает оставаться безопасность населения на транспорте. И хотя число дорожно-транспортных происшествий в 2014 году по Удмуртской Республике сократилось на 8% по сравнению с 2013 годом, число погибших на дорогах людей остается очень высоким. По данным статистики в дорожно-транспортных происшествиях в 2014 году погибли 252 человека, в том числе 15 детей.

Ключевые проблемы развития транспортного комплекса:

автомобильный и городской электрический транспорт:

высокий износ материально-технической базы;

убыточность пригородных маршрутов;

недостаточно развитая система организации дорожного движения, в некоторых районах отсутствуют дороги с твердым или асфальтовым покрытием.

Пригородный железнодорожный транспорт:

высокий физический и моральный износ подвижного состава, инфраструктуры пригородного пассажирского комплекса;

недостаток пассажирских посадочных платформ для организации пригородных пассажирских перевозок;

несоответствие современным требованиям скорости движения поездов на малоиспользуемых участках железной дороги: Ижевск – Ува, Ижевск – Воткинск, Ижевск – Балезино.

Внутренний водный транспорт:

старение парка пассажирских судов и отсутствие финансовых возможностей предприятий водного транспорта на их обновление.

В первоочередном порядке необходимо решение следующих проблем:

реконструкция и модернизация железнодорожной линии Москва – Казань – Екатеринбург;

строительство и реконструкция автомобильных дорог;

строительство мостовых переходов через реку Каму у г. Камбарки и через реку Буй;

формирование опорной автодорожной сети из основных территориальных автодорог с созданием дублирующих направлений и обходов

населенных пунктов, предусматривающей реконструкцию существующих и строительство новых дорог по нормативам II и III технической категории;

строительство нового автовокзала в г. Ижевске и объединенного железнодорожно-автобусного вокзала в г. Можге;

приведение муниципальных и региональных дорог в нормативное состояние;

строительство железнодорожного вокзала на станции Кизнер и реконструкция железнодорожного вокзала на станции Глазов;

строительство высокоскоростной железной дороги, максимально приближенной к столице Удмуртской Республики городу Ижевску;

совершенствование нормативной правовой базы.

IV. Целевая модель транспортного обслуживания населения Удмуртской Республики

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

Ключевыми приоритетами транспортного развития являются:

сохранение уровня транспортной обеспеченности населения на уровне не ниже существующего;

минимизация расходов бюджета на организацию пригородных пассажирских перевозок;

обновление существующего парка транспортных средств.

Сформированная система приоритетов определяет целевые значения параметров в ССП ТО.

Целевые значения параметров определены:

для параметров на уровне существующих значений (2014 год) – таблица 18;

для параметров на уровне соответствующем оптимизированному варианту организации транспортного обслуживания – таблица 19.

Таблица 18. Целевые значения параметров транспортного обслуживания

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	Целевое значение
1	2	3	4
Обязательные параметры			
1	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	4,944
1.1	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	2,960
1.2	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	1,984
2	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс.-км/чел.	
2.1	Железнодорожный транспорт	пасс.-км/чел.	0,80
2.2	Автомобильный транспорт	пасс.-км/чел.	0,62
3	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	81,5
3.1	Железнодорожный транспорт	%	76,1
3.2	Автомобильный транспорт	%	87
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию		
4.1	Железнодорожный транспорт	ед.	2017
4.2	Автомобильный транспорт	ед.	874
5	Плотность транспортной сети		
5.1	Железнодорожный транспорт	км/км ²	0,03
5.2	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,47
6	Полная величина государственных субсидий, в т. ч.	млн. руб.	91,7
6.1	Бюджет Удмуртской Республики	млн. руб.	91,7
6.2	Федеральный бюджет	млн. руб.	–
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	95
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	247

17. Направления оптимизации схемы транспортного обслуживания по сообщениям ВРТБ.

Ключевым направлением оптимизации схемы транспортного обслуживания в части железнодорожного транспорта является создание и модернизация транспортной инфраструктуры по участкам и обновление парка подвижного состава.

В части железнодорожного транспорта на сегодняшний день в Удмуртской Республике имеются неэлектрифицированные железнодорожные направления:

Ижевск – Балезино;

Ижевск – Ува;

Ижевск – Воткинск;

от Ижевска в сторону Набережных Челнов.

На указанных направлениях движения курсируют пригородные поезда составностью 1 – 3 вагона, состав сформирован из локомотива и пассажирского вагона. По предварительным расчетам пригородных пассажирских компаний, замена указанного вида подвижного состава на более комфортабельный, скоростной, маневренный и экономичный вид – автомотрису, скомплектованную на базе опытного образца автомотрисы, изготовленного на Камбарском машиностроительном заводе, позволит существенно снизить расходы на его содержание примерно в 4 раза, а именно:

снизятся расходы на дизельное топливо;

снизятся расходы на проведение технических осмотров.

В числе дополнительных удобств – возможность комплектования состава в любом необходимом количестве пассажирских вагонов.

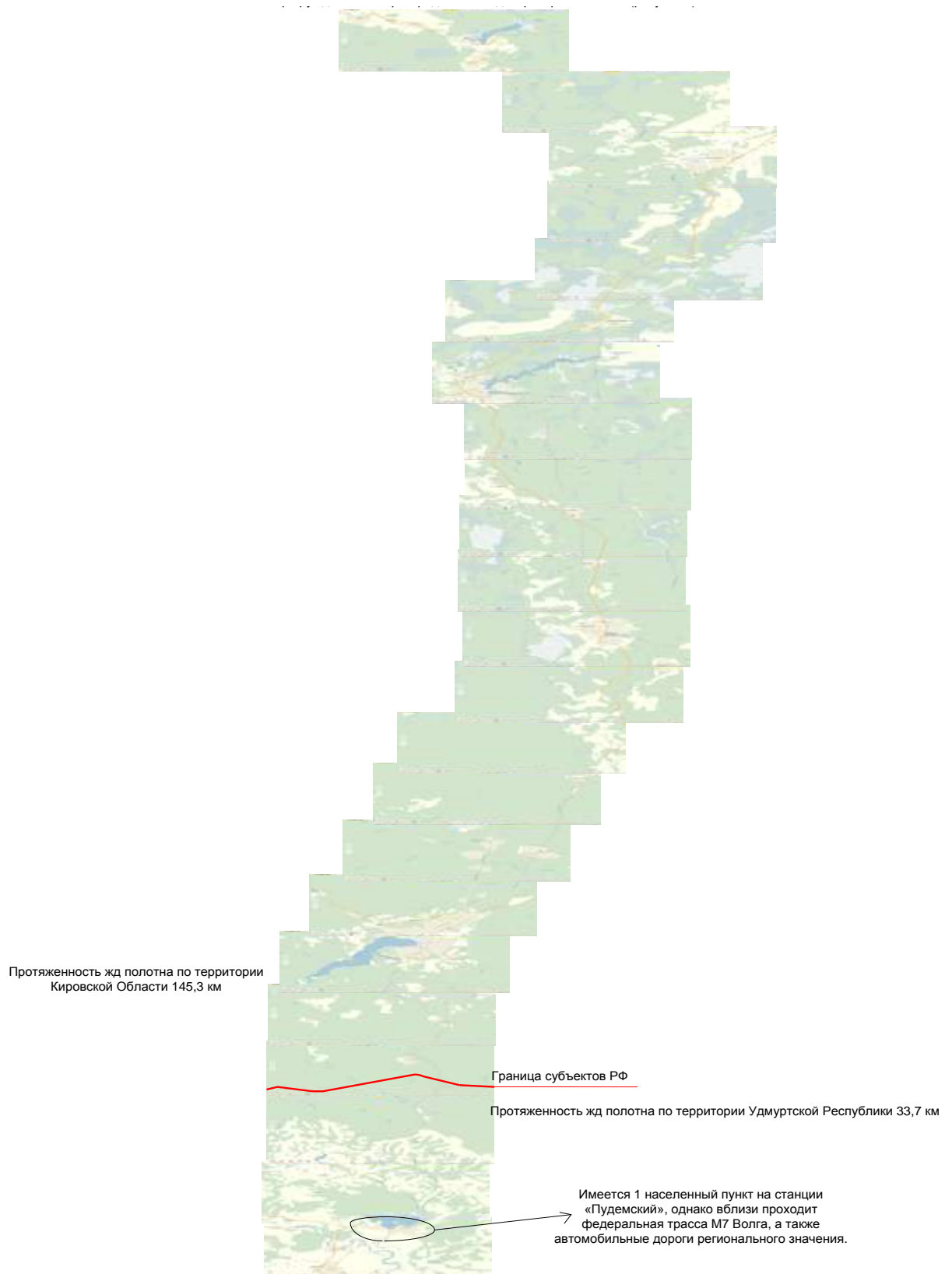
В случае принятия решения о замене существующих составов пригородных поездов на автомотрисы, республике необходимо иметь ориентировочно 8 единиц техники.

Характеристики автомотрисы:

Стоимость 1 единицы, млн.руб.	Вместимость 1 вагона, чел.	Необходимое количество вагонов, ед.
30	44	8

В целях сокращения эксплуатационных расходов ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» по пригородному поезду Яр-Верхнекамская (179 км), на участке следования по территории Удмуртской Республики (33,7 км), предусматривается отмена субсидирования из бюджета Удмуртской Республики указанного участка пути (рисунок 3).

Рисунок 3. Маршрут движения пригородного поезда Яр – Верхнекамская



Реализация указанного мероприятия позволит снизить убытки перевозчика (ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания») и обусловлено следующими причинами:

вблизи железнодорожных станций на территории Удмуртской Республики расположен один населенный пункт в селе Пудем, жители которого могут воспользоваться автобусным сообщением (транзитные автобусы), при этом социально-незащищенное население сохранит все льготы;

Правительство Удмуртской Республики не будет возражать против курсирования указанных поездов по территории республики, в случае если Правительство Кировской области сохранит указанный маршрут, так как основной путь следования поезда проходит по его территории;

отказ от субсидирования поезда никак не повлияет на возможность осуществления ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» организации движения специальных вагонов УФСИН России для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей;

прогнозируемое сокращение расходов только по арендной плате и ее составных элементов для пассажирских вагонов на тепловозной тяге с экипажем и стоимости услуг по управлению и эксплуатации ожидается около 5 млн. рублей. При этом потери в доходах от перевезенных пассажиров расчетно составят сумму в размере 3 млн. рублей. Таким образом, экономия от реализации данного мероприятия составит ориентировочно 2 млн. рублей.

Рисунок 4. Северные районы Удмуртской Республики



Для формирования КПО Удмуртской Республики в части пригородных пассажирских перевозок на средне- и долгосрочную перспективу рассматривается вариант прохождения высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург» вблизи или через столицу Удмуртской Республики – город Ижевск. В соответствии с предварительным

проектом по территории Удмуртской Республики будет проходить участок высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург (ВСМ – 2).

Кроме того, возможно сократить количество рейсов в направлении Ижевск – Воткинск, в связи с тем, что качество автомобильных дорог, а также малое время в пути позволяет населению совершать проезд в более комфортных условиях автомобильным транспортом. На автомобильном транспорте убыточными являются как внутримunicipальные, так и межмunicipальные маршруты. На сегодняшний день маршрутная сеть пригородных перевозок перевозчиками оптимизирована до минимума: рассмотрены вопросы в части оптимизации количества маршрутов, пересмотрены расписания движения автобусов, заменены автобусы большой вместимости на автобусы меньшей вместимости. Убыточность пригородных маршрутов объясняется низким пассажиропотоком, увеличением количества личного транспорта у населения, а также влиянием на перевозку именно платного пассажира другими перевозчиками, в том числе нелегальными. В целях сдерживания роста цен на услуги общественного транспорта автотранспортными предприятиями ОАО «ИПОПАТ» и ОАО «Удмуртавтотранс» осуществляется переход автопарка на автобусы, работающие на газомоторном топливе. Финансирование мероприятий предусмотрено государственной целевой программой «Эффективность и развитие энергетики в Удмуртской Республике (2014 – 2020 годы)» подпрограммой «Развитие рынка газомоторного топлива в Удмуртской Республике», действующей до 2015 года, и государственной программой, утвержденной постановлением Правительства Удмуртской Республики № 213 от 29 апреля 2015 года «Об утверждении государственной программы Удмуртской Республики «Энергоэффективность и развитие энергетики в Удмуртской Республике» в размере 99,6 млн. рублей, в том числе из федерального бюджета – 92,4 млн. рублей, из республиканского бюджета – 7,2 млн. рублей. В данной программе прогнозируется, что уже к 2017 году в Удмуртской Республике количество транспортных средств, использующих в качестве моторного топлива компримированный природный газ, составит 371 единиц. Реализация данного решения позволит не только оздоровить экологическую обстановку в городах и сдержать рост цен на услуги общественного транспорта, но и способствовать восстановлению российского производства газовых автомобилей и компонентов к ним. Ключевым фактором успешной реализации проекта является развитие на территории Удмуртской Республики газозаправочной сети (АГНКС).

В 2014 году в рамках реализации государственной программы «Энергоэффективность и развитие энергетики в Удмуртской Республике на 2014 – 2020 годы» приобретены автобусы: ОАО «ИПОПАТ» – 52 единицы, ОАО «Удмуртавтотранс» – 65 единиц.

Развитие схемы транспортного обслуживания по указанным направлениям обеспечит достижение целевых параметров обслуживания как по

отдельным сообщениям в ВРТБ, так и по субъекту в целом. Кроме того, возможно сократить количество рейсов от Ижевска до Агрыза и Можги, по причине того, что в указанном направлении курсирует в часы пик достаточное количество пригородных поездов, позволяющих населению осуществлять свой проезд, с учетом всех необходимых остановок.

18. Перспективные значения параметров транспортного обслуживания для оптимизированной схемы транспортного обслуживания.

Таблица 19. Сбалансированная система параметров транспортного обслуживания населения на перспективу до 2025 года (оптимизированный сценарий)

№ строки	Наименование параметра	Ед. изм.	2015	2016-2020	2021-2025
1	2	3	4	5	6
1	Объем отправленных пассажиров	млн. пасс.	4,57	4,94	4,95
1.1	Железнодорожный транспорт	млн. пасс.	2,59	2,90	2,85
1.2	Автомобильный транспорт	млн. пасс.	1,98	1,99	2,0
2	Доля жителей, имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	%	80,6	81,1	81,5
2.1	Железнодорожный транспорт	%	76,3	76,2	76,1
2.2	Автомобильный транспорт	%	85	86	87
3	Коэффициент подвижности (коэффициент мобильности)	пасс.-км (пасс.)/чел.	–	–	–
3.1	Железнодорожный транспорт	пасс.-км (пасс.)/чел.	0,87	0,87	0,87
3.2	Автомобильный транспорт	пасс.-км (пасс.)/чел.	0,58	0,58	0,58
4	Число населённых пунктов, не имеющих доступ к регулярному транспортному обслуживанию	ед.	–	–	–
4.1	Железнодорожный транспорт	ед.	2017	2017	2017
4.2	Автомобильный транспорт	ед.	911	892	874
5	Плотность транспортной сети	км/км ²	–	–	–
5.1	Железнодорожный транспорт	км/км ²	0,02	0,02	0,03
5.2	Автомобильный транспорт	км/км ²	0,45	0,46	0,47
6	Полная величина государственных субсидий, в т. ч.	млн. руб.	91,7	91,7	91,7
6.1	Бюджет субъекта Российской Федерации	млн. руб.	61,3	66,7	77,3
6.1.1	Железнодорожный транспорт	млн. руб.	54,7	59,1	67,4
6.1.2	Автомобильный транспорт	млн. руб.	6,6	7,6	9,9
6.2	Федеральный бюджет	млн. руб.	–	–	–
7	Отношение темпов роста тарифов к среднему темпу роста номинальных доходов населения	%	92,3	95	95
8	Уровень автомобилизации	ед./1000 чел.	240	245	247

19. Основные параметры ВРТБ на средне- и долгосрочную перспективу. Необходимый уровень транспортного обслуживания обеспечивается по всем сообщениям.

Параметры ВРТБ на перспективу до 2025 года сведены в таблицу 20.

Таблица 20. ВРТБ для оптимизированного сценария до 2025 года

№ строки	Сообщение		Протяжённость по территории Удмуртской Республики, км	Пассажиро-поток на территории Удмуртской Республики	Маршруты по видам транспорта	Регулярность обслуживания	Количество оборотных рейсов, в сутки
				всего, пасс/год			
1	2		3	4	5	6	7
Железнодорожный транспорт							
1	Ижевск	Агрыз	33	275853	ж/д	по расписанию	9
2	Агрыз	Янаул	139	87600	ж/д	по расписанию	3
3	Агрыз	Сайгатка	116	45990	ж/д	по расписанию	1
4	Агрыз	Набережные Челны	119	72270	ж/д	по расписанию	1
5	Агрыз	Кизнер	112	1175875	ж/д	по расписанию	4
6	Кизнер	Казань	192	292000	ж/д	по расписанию	5
7	Ижевск	Воткинск	64	1543,8	ж/д	по расписанию	2 в летний период
8	Ижевск	Ува	79	40150	ж/д	по расписанию	2
9	Чур	Балезино	124	219000	ж/д	по расписанию	2
10	Ижевск	Чур	44	267180	ж/д	по расписанию	4
11	Балезино	Верещагино	123	176173	ж/д	по расписанию	2
12	Балезино	Глазов	29	19756	ж/д	по расписанию	2
13	Глазов	Киров	208	379385	ж/д	по расписанию	6
14	Яр	Верхнекамская	179	3833	ж/д	по расписанию	1
Автомобильный транспорт							
1	Ижевск	Агрыз	43	94220	авто	по расписанию	10
2	Ижевск	Можга	94	253570	авто	по расписанию	19
3	Ижевск	Кизнер	171,3	5200	авто	по расписанию	2
4	Ижевск	Воткинск	58	322234	авто	по расписанию	59
5	Ижевск	Игра	93	196790	авто	по расписанию	34
6	Ижевск	Сарапул	60	333210	авто	по расписанию	56
7	Ижевск	Чур	48,3	92150	авто	по расписанию	18

8	Ижевск	Балезино	148	58320	авто	по расписанию	10
9	Ижевск	Камбарка	127	11440	авто	по расписанию	4
10	Ижевск	Набережные Челны	199,1	151500	авто	по расписанию	28
11	Ижевск	Кез	175,8	17180	авто	по расписанию	4
12	Ижевск	Ува	87	144730	авто	по расписанию	24
13	Ижевск	Сайгатка	91,6	77570	авто	по расписанию	16
14	Ижевск	Глазов	175	99450	авто	по расписанию	15
15	Ижевск	Яр	214	5730	авто	по расписанию	2
16	Киров	Глазов	250	83820	авто	по расписанию	18
17	Балезино	Верещагино	123	36996	авто	по расписанию	3

V. Дорожная карта реализации КПТО Удмуртской Республики на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок

20. Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО.

Для обеспечения необходимого уровня развития транспортной системы необходима реализация ряда крупномасштабных проектов:

выполнение работ по реконструкции железнодорожного вокзала станции Глазов и обустройству прилегающей территории;

строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали, максимально приближенной к г. Ижевску;

закупка подвижного состава – автомотрисы;

сокращение количества рейсов по направлению Ижевск – Воткинск, а так же отмена поездов в направлении Яр – Верхнекамская;

приобретение автобусов, работающих на газомоторном топливе и обновление троллейбусного парка.

Календарный план-график мероприятий по реализации КПТО представлен в таблице 21.

Таблица 21 – Календарный план-график мероприятий по реализации КПО

№ строки	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федерального бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Разработка и принятие постановления Правительства Удмуртской Республики «Об утверждении Порядка подготовки документов планирования перевозок пассажиров транспортом общего пользования»	2015 – 2016 годы	-	-	-	Утверждение Порядка подготовки документов планирования перевозок пассажиров транспортом общего пользования в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ	
2	Организация проведения натурных обследований пассажиропотоков в пригородных поездах и автобусах межмуниципальных маршрутов	постоянно	-	-	-	Получение данных о населённости пригородных поездов и наполняемости автобусов в целях осуществления тарифного регулирования и формирования объёмов перевозок	
3	Согласование с пригородными пассажирскими компаниями основных параметров заказа на перевозки пассажиров с заключением договоров на организацию транспортного обслуживания населения	ежегодно	-	-	-	Обеспечение снижения расходов перевозчиков на предоставление услуг инфраструктуры при осуществлении перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом	

№ строки	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федерального бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
4	Заключение с пригородными пассажирскими компаниями договоров о предоставлении субсидий на возмещение потерь в доходах в связи с установлением преимуществ по провозной плате для отдельных категорий граждан и с установлением тарифов на перевозки ниже экономически обоснованного уровня	ежегодно, после утверждения размеров экономически обоснованных уровней тарифов на перевозки и тарифов для расчётов с населением и доведения лимитов бюджетных обязательств на текущий финансовый год	Сумма определяется ежегодно законом о бюджете Удмуртской Республики	Сумма определяется ежегодно законом о бюджете Удмуртской Республики	-	Обеспечение безубыточной деятельности пригородных пассажирских компаний. Сумма субсидии указана на 2016 год и может уточняться в текущем финансовом году с учётом результатов натурных обследований пассажиропотоков и фактического количества проданных билетов со скидкой	
5	Проведение совместно с контрольно-надзорными органами анализа исполнения пригородными пассажирскими компаниями федерального законодательства в части пресечения безбилетного проезда на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении	2016 – 2018 годы	-	-	-	Подготовка аналитической записки	

№ строки	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федерального бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
6	Реконструкция железнодорожного вокзала станции Глазов и обустройство прилегающей территории	2010 – 2016 годы	378,0	189,0	0	<p>Основными положительными эффектами для населения являются:</p> <p>1) повышение качества транспортных услуг;</p> <p>2) взаимоувязка автомобильных и железнодорожных маршрутов;</p> <p>3) снижение стоимости проездных документов.</p> <p>Основными положительными эффектами для транспортного бизнеса являются:</p> <p>1) снижение эксплуатационных затрат;</p> <p>2) привлечение платного пассажира;</p> <p>3) увеличение доходных поступлений.</p> <p>Основными положительными эффектами для региона являются:</p> <p>1) снижение количества обращений, на некачественное предоставление транспортных услуг;</p> <p>2) бесперебойное функционирование транспортной сети;</p> <p>3) снижение республиканского финансирования.</p> <p>Для Российской Федерации в целом реализация КПТО обеспечит получение следующих положительных эффектов:</p> <p>1) повышение экономической привлекательности;</p> <p>2) разгрузка федерального бюджета</p>	
7	Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали, максимально приближенной к г. Ижевску	до 2030 года	68000,0	0	68000,0		
8	Закупка подвижного состава (автоматрис) у производителя – Камбарский машиностроительный завод	2016 – 2017 годы	Реализация мероприятия будет осуществляться за счет внебюджетных источников				
9	Сокращение количества рейсов по направлению Ижевск-Воткинск, а так же отмена субсидирования пригородных поездов на участке следования Яр – Струговская (по территории Удмуртской Республики) в направлении Яр – Верхнекамская	2016 – 2017 годы	0	0	0		
10	Развитие рынка газомоторного топлива в	до 2020 года	34,8	34,8	Сумма финансирования		

№ строки	Наименование мероприятия	Сроки реализации	Стоимость, млн. руб.			Результат мероприятия	Примечания
			всего	за счёт средств бюджета субъекта РФ	за счёт средств федерального бюджета		
1	2	3	4	5	6	7	8
	Удмуртской Республике				из федерального бюджета определяется ежегодно на основании заявок	за счет привлечения в транспортную отрасль частных инвесторов; 3) создание положительного имиджа в транспортном сегменте	

21. Эффекты от реализации КПТО.

Реализация плана окажет позитивное воздействие на развитие социально-экономической системы Удмуртской Республики. Получателями позитивных эффектов от его реализации являются жители, транспортный бизнес, Удмуртская Республика, Российская Федерация.

В связи с дефицитом республиканского бюджета рассматривается утверждение мероприятий, которые будут реализованы за счет внебюджетных источников и средств частных инвесторов.

Основными положительными эффектами для населения являются:

- повышение качества транспортных услуг;
- взаимоувязка автомобильных и железнодорожных маршрутов;
- снижение стоимости проездных документов.

Основными положительными эффектами для транспортного бизнеса являются:

- снижение эксплуатационных затрат;
- привлечение платного пассажира;
- увеличение доходных поступлений.

Основными положительными эффектами для региона являются:

снижение количества обращений, на некачественное предоставление транспортных услуг;

- бесперебойное функционирование транспортной сети;
- снижение республиканского финансирования.

Для Российской Федерации в целом реализация КПТО обеспечит получение следующих положительных эффектов:

- повышение экономической привлекательности;
- разгрузка федерального бюджета за счет привлечения в транспортную отрасль частных инвесторов;

создание положительного имиджа в транспортном сегменте.

В целях обеспечения безубыточности пригородных пассажирских перевозок Удмуртской Республикой планируется провести ряд мероприятий, позволяющих раскрыть привлекательность указанной отрасли перевозчикам. В случае закупки нового подвижного состава в перспективе предполагается замена существующих цельнометаллических вагонов по направлениям на неэлектрифицированных участках пути, а также значительное увеличение количества выполняемых рейсов. Так, предполагается транспортное обслуживание населения Удмуртской Республики выстроить по маршрутам, указанным в таблице 22.

Таблица 22. Транспортное обслуживание населения Удмуртской Республики в случае замены парка вагонов

Маршрут	Время отправления	Время прибытия	Расстояние, км	Составность	Периодичность	Кол-во дней курсирования			Ваг.-км всего	Поездо-км	Тип подвижного состава
						раб. дн.	вых. дн.	всего			
Ижевск – Балезино	8:25	11:55	168	2	ежед.	261	104	365	122 640	61 320	АМ-3П
Балезино – Яр	12:05	13:00	66	1	ежед.	261	104	365	24 090	24 090	АМ-3П
Ижевск – Игра	10:00	11:45	100	2	ежед.	261	104	365	73 000	36 500	АМ-3П
Ижевск – Игра	14:00	15:45	100	2	ежед.	261	104	365	73 000	36 500	АМ-3П
Ижевск – Балезино	18:25	21:55	168	2	ежед.	261	104	365	122 640	61 320	АМ-3П
Балезино – Яр	22:05	23:00	66	1	ежед.	261	104	365	24 090	24 090	АМ-3П
Ижевск – Игра	20:15	22:15	100	2	ежед., кроме сб.	261	52	313	62 600	31 300	АМ-3П
Игра – Ижевск	5:25	7:25	100	2	ежед., кроме вс.	261	52	313	62 600	31 300	АМ-3П
Яр – Балезино	4:35	5:30	66	1	ежед.	261	104	365	24 090	24 090	АМ-3П
Балезино – Ижевск	5:45	9:15	168	2	ежед.	261	104	365	122 640	61 320	АМ-3П
Игра – Ижевск	12:00	13:45	100	2	ежед.	261	104	365	73 000	36 500	АМ-3П
Игра – Ижевск	16:15	18:00	100	2	ежед.	261	104	365	73 000	36 500	АМ-3П
Яр – Балезино	15:20	16:15	66	1	ежед.	261	104	365	24 090	24 090	АМ-3П
Балезино – Ижевск	16:30	20:00	168	2	ежед.	261	104	365	122 640	61 320	АМ-3П
Итого Балезинское направление								5006	1004120	550240	4 рельсовых автобуса АМ-3П (г. Камбарка)
Ижевск – Воткинск	7:25	8:40	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П
Ижевск – Воткинск	12:00	13:15	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П

Ижевск – Воткинск	15:00	16:15	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П
Ижевск – Воткинск	18:35	19:50	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П
Ижевск – Воткинск	21:25	22:40	64	1	ежед., кроме сб.	261	52	313	20 032	20 032	АМ-3П
Воткинск – Ижевск	6:00	7:15	64	1	ежед., кроме вс.	261	52	313	20 032	20 032	АМ-3П
Воткинск – Ижевск	9:00	10:15	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П
Воткинск – Ижевск	13:30	14:45	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П
Воткинск – Ижевск	16:30	17:45	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П
Воткинск – Ижевск	20:00	21:15	64	1	ежед.	261	104	365	23 360	23 360	АМ-3П
Итого Воткинское направление								3546	226944	226944	1 рельсовый автобус АМ-3П (г. Камбарка)
Ижевск – Ува	7:35	9:35	79	1	вых. дни	0	104	104	8 216	8 216	АМ-3П
Ижевск – Ува	13:30	15:30	79	1	ежед.	261	104	365	28 835	28 835	АМ-3П
Ижевск – Ува	18:10	20:20	79	1	ежед.	261	104	365	28 835	28 835	АМ-3П
Ува – Ижевск	5:05	7:05	79	1	ежед.	261	104	365	28 835	28 835	АМ-3П
Ува – Ижевск	9:45	11:45	79	1	ежед.	261	104	365	28 835	28 835	АМ-3П
Ува – Ижевск	15:45	17:45	79	1	вых. дни	0	104	104	8 216	8 216	АМ-3П
Итого Увинское направление								1668	131 772	131772	1 рельсовый автобус АМ-3П (г. Камбарка)
							1 362 836	908 956	6 единиц автомотрис по 1 вагону		

Балезинское направление: маршруты Ижевск – Балезино, Балезино – Яр, Ижевск – Игра, используются 4 единицы рельсового автобуса серии АМ-3П в одновагонном исполнении;

Воткинское направление: маршрут Ижевск – Воткинск, применяется 1 единица рельсового автобуса серии АМ-3П в одновагонном исполнении;

Увинское направление: маршрут Ижевск – Ува, 1 единица рельсового автобуса серии АМ-3П в одновагонном исполнении.

По данным поездкам предполагается ускорение на 25% за счёт повышения технической скорости и отмены невостребованных остановок, где отсутствуют населенные пункты.

В случае приобретения перевозчиком указанной техники, ее ориентировочная стоимость составит 35,4 млн. рублей (с НДС). Учитывая, что годовой пассажиропоток в указанных направлениях на сегодняшний день составляет 530 тыс. человек, при пессимистичном сценарии прогнозируется его увеличение на 30% до 689 тыс. пассажиров в год. При условии, что средняя дальность поездки составляет порядка 39 километров, годовой пассажирооборот составит 26 870 тыс. пассажиро-км, что при среднем тарифе 22,67 рублей за 10 пассажиро-км даёт доходную часть в размере 60 914 тыс. рублей в год. Таким образом, с учетом возврата НДС в размере 10 тыс. рублей, планируется получить доход от указанных направлений в сумме 69 616,36 тыс. рублей.

Прогнозируемые расходы будут составлять 66 208 тыс. рублей.

Технико-экономическое обоснование замены подвижного состава представлено в таблице 23.

Таблица 23. Технико-экономическое обоснование замены подвижного состава

№ п/п	Элементы затрат	Ед. изм.	Абсолютные показатели перевозчика
1	2	3	4
1.1	Средний тариф за 10-ти км пригородную зону	руб./10 км	22,67
2.1	Отправлено пассажиров	тыс. чел.	689,00
3	Пассажирооборот	млн. пасс-км	26,87
4	Объем выполненных работ (вагоно-километры)	тыс. вагоно-км	1363,00
5	Объем выполненных работ (поездо-километры)	тыс. поездо-км	131,77
5.3	Вагоно-часы	тыс. вагоно-км	27,00
6	Средняя населенность вагона	чел./вагон	19,71
7	Средняя дальность поездки	км	39,00

8	Затраты, связанные с оплатой услуг ОАО «РЖД» и содержанием штата локомотивных бригад	тыс. руб.	48332,21
8.1	за пользование инфраструктурой ж/д транспорта общего пользования (1% инфраструктуры)	тыс. руб.	1558,00
8.2	расходы, связанные с содержанием локомотивной бригады	тыс. руб.	28144,21
	медосмотр лок.бригад (ежегодный, предрейсовый)	тыс. руб.	1146,58
	заработная плата	тыс. руб.	18173,58
	налоги с заработной платы (соц.отчисления, травматизм)	тыс. руб.	6360,75
	регламентированный отдых лок. бригад	тыс. руб.	2036,70
	форменная одежда	тыс. руб.	324,00
	обучение (1 раз в 5 лет повыш. квалификации, 1 раз в 2 года аттестация)	тыс. руб.	102,60
8.3	по техобслуживанию подвижного состава	тыс. руб.	4808,00
8.4	расходы на текущий ремонт железнодорожного подвижного состава	тыс. руб.	8169,00
8.5	амортизация железнодорожного подвижного состава	тыс. руб.	5653,00
9	Собственные затраты перевозчика	тыс. руб.	17876,30
10.	Затраты компании пригородных пассажирских перевозок в пригородном сообщении, всего	тыс. руб.	66208,51
11	Экономически обоснованный тариф за 10-ти км зону (стр.10./стр.3)	руб./10 км	23,88
12	Средний тариф за 10-ти км пригородную зону, рассчитанный исходя из установленных тарифов на перевозку пассажиров ж/д транспортом общ. пользования в пригородном сообщении для населения		22,67
13	Разница в тарифах (п. 12- п.11)		-1,21
	Доходы всего	тыс. руб.	69616,36
14	Прибыль	тыс. руб.	3407,84

Таким образом, экономический эффект при данном варианте (замена подвижного состава) составит ориентировочно 3,5 млн. рублей.

Рассмотренный сценарий не учитывает расходы перевозчика на содержание собственной производственной инфраструктуры. Очевидно, что в случае, если расходы на содержание собственных производственных площадей при существенных объёмах окажутся значительно ниже, а штат

дополнительного инженерно-технического персонала для обслуживания капитальных сооружений и коммуникаций, будет сопоставим с затратами на аренду помещений, то соответствующие корректировки будут допущены.

Эффект от сокращения количества выполнения автобусами рейсов по направлениям Ижевск – Можга и Ижевск – Агрыз является очевидным и не требует экономического обоснования.

Согласно проектной документации предполагается проведение реконструкции железнодорожного вокзала на станции Глазов. Данное мероприятие положительно скажется на повышении качества обслуживания населения Удмуртской Республики и гостей.

22. Риски от реализации КПТО.

Основными рисками при реализации КПТО являются:

финансовый риск. Способом ограничения финансового риска является ежегодная корректировка мероприятий плана и показателей в зависимости от достигнутых результатов. В случаях меньшего по сравнению с планируемым объемом финансирования будут реализовываться отдельные мероприятия плана в пределах средств, полученных на их реализацию:

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

изменение по отношению к существующим ключевых условий финансирования пригородных железнодорожных перевозок на уровне Правительства Российской Федерации (затраты на инфраструктуру, налоговые преференции);

риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренного роста цен;

снижение численности потенциальных пользователей транспортных услуг;

риск неисполнения организациями своих обязательств.

Административный риск – невыполнение исполнителями плана мероприятий, что приведет к невыполнению целей и задач плана, обусловленному:

недостижением целевых показателей;

повышением вероятности неконтролируемого влияния негативных факторов на реализацию плана.

Способом ограничения административного риска является:

регулярная и открытая публикация данных о ходе финансирования плана в качестве механизма, стимулирующего исполнителей плана выполнять принятые на себя обязательства;

обобщение и анализ опыта привлечения внебюджетных ресурсов.

Инфляция – макроэкономический показатель, связанный с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, возникновения бюджетного дефицита.

Политические и законодательные факторы – отсутствие целого ряда основополагающих документов, не позволяющих повысить надежность и обоснованность запланированных результатов. Матрица рисков реализации КПТО Удмуртской Республики представлена на рисунке 5.

Рисунок 5. Матрица рисков реализации КПТО Удмуртской Республики

УЩЕРБ	Высокий		1 2	
	Средний	4	3	5
	Низкий			
		Высокая	Средняя	Низкая
		ВЕРЯТНОСТЬ		

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

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

В целях минимизации влияния рисков используются следующие меры управления рисками:

концентрация ресурсов на решении приоритетных задач КПТО и развитии транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать созданию благоприятных условий для социально-экономического развития Удмуртской Республики и решению важнейших задач государственной транспортной политики;

анализ и распределение по приоритетам мероприятий КПТО и их корректировка в соответствии с результатами оценки рисков.

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

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

Так же подведены итоги натурального обследования пассажиропотоков в пригородных поездах, курсирующих по территории республики, на основании которых определен плановый пассажирооборот для ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания», ОАО «Пермская пригородная компания» и ОАО «Содружество».

Общий размер регионального заказа на 2016 год составит 65,632 млн. рублей, в том числе 58,550 млн. рублей – на железнодорожный транспорт и 7,082 млн. рублей – на автомобильный транспорт.

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

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

Региональный заказ на 2030 год при условии замены существующего подвижного состава на вагоны Камбарского машиностроительного завода сформирован в условиях увеличения вагонокилометровой работы пригородного железнодорожного транспорта по территории Удмуртской Республики, увеличения прогнозного пассажиропотока в среднем на 15% от существующего, а также оптимизации транспортной работы автобусов на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, за исключением выделенных социально-значимых сообщений, расписание движения на которых планируется сохранить на уровне 2015 года.

Объём регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом планируется осуществлять в соответствии с Федеральным законом от 13 июля 2015 года № 220 «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», в том числе по нерегулируемым тарифам, исходя из социальной значимости маршрутов, потребности населения в перевозках, а также конкурентных возможностей тарифообразования у перевозчиков.

Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям представлен в таблице 24 (по состоянию на 1 января 2015 года).

В таблицах 25 и 26 представлены данные об объемах и стоимости транспортного заказа.

Таблица 24. Обоснование выбора вида транспорта по сообщениям

№ строки	Сообщение	Группа транспорта	Протяженность, км	Наличие вида транспорта на сообщении	Тариф, руб. за 10 км (параметры заказа на 2016 год)		Пассажиropоток на сообщении в 2014 году, тыс. пасс.	Факторы выбора вида транспорта	Пассажиropоток на сообщении в 2016 году, тыс. пасс.
					экономически обоснованный	тариф для населения			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Ижевск – Агрыз	Железнодорожный транспорт	33	+	25,671	24,37025	275853	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	370073,00
2	Агрыз – Янаул	Железнодорожный транспорт	139	+	25,671	24,37025	87600	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	87600,00
3	Агрыз – Сайгатка	Железнодорожный транспорт	116	+	25,671	24,37025	45990	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	45990,00
4	Агрыз – Набережные Челны	Железнодорожный транспорт	119	+	25,671	24,37025	72270	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	72270,00
5	Агрыз – Кизнер	Железнодорожный транспорт	112	+	25,671	24,37025	1175875	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	1175875,00
6	Кизнер – Казань	Железнодорожный транспорт	192	+	25,671	24,37025	292000	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	292000,00
7	Ижевск – Ува	Железнодорожный транспорт	79	+	25,671	24,37025	40150	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	40150,00

8	Чур – Балезино	Железнодорожный транспорт	124	+	25,671	24,37025	219000	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	219000,00
9	Ижевск – Чур	Железнодорожный транспорт	44	+	25,671	24,37025	267180	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	359330,00
10	Балезино – Верещагино	Железнодорожный транспорт	123	+	45,1285	33,3465	176173	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	213169,00
11	Балезино – Глазов	Железнодорожный транспорт	29	+	47,966	24,3165	19576	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	19576,00
12	Глазов – Киров	Железнодорожный транспорт	208	+	47,9665	24,3165	379565	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	379565,00
13	Ижевск – Можга	Автомобильный транспорт	94	+	2,7412	3,1175	253570	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	253570,00
14	Ижевск – Кизнер	Автомобильный транспорт	171,3	+	2,7412	3,1175	5200	При отсутствии альтернативных видов транспорта обеспечивается предоставление транспортных услуг населению в недоступных для автомобильного транспорта населенных пунктах	5200,00
15	Ижевск – Воткинск	Автомобильный транспорт	58	+	2,7412	3,1175	322234	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	323778,00
16	Ижевск – Игра	Автомобильный транспорт	93	+	2,7412	3,1175	196790	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	196790,00
17	Ижевск – Сарапул	Автомобильный транспорт	60	+	2,7412	3,1175	333210	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	333210,00
18	Ижевск – Балезино	Автомобильный транспорт	148	+	2,7412	3,1175	58320	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	58320,00

19	Ижевск – Камбарка	Автомобильный транспорт	127	+	2,7412	3,1175	11440	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	11440,00
20	Ижевск – Набережные Челны	Автомобильный транспорт	199,1	+	2,7412	3,1175	151500	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	151500,00
21	Ижевск – Кез	Автомобильный транспорт	175,8	+	2,7412	3,1175	17180	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	17180,00
22	Ижевск – Ува	Автомобильный транспорт	87	+	2,7412	3,1175	144730	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	144730,00
23	Ижевск – Сайгатка	Автомобильный транспорт	91,6	+	2,7412	3,1175	77570	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	77570,00
24	Ижевск – Глазов	Автомобильный транспорт	175	+	2,7412	3,1175	99450	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	99450,00
25	Ижевск – Яр	Автомобильный транспорт	214	+	2,7412	3,1175	5730	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	5730,00
26	Киров – Глазов	Автомобильный транспорт	250	+	2,7412	3,1175	83820	Наличие транспортной инфраструктуры для организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования	83820,00

Таблица 25. Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2016 года

Сообщение	Объем заказа		Уровень тарифа за зону		Расчет стоимости регионального заказа				Комментарий
	общий объем, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	экономически обоснованный, руб./10 км	установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	средний экономически обоснованный уровень тарифа, руб./10 пасс.-км	средний установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 пасс.-км	пасс-км	общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ижевск – Агрыз	33	9	25,671	24,37025	25,67	24,37	6986100	58,550	В законе о бюджете УР определен общий размер субсидии вне зависимости от маршрута следования поездов
Агрыз – Янаул	139	3	25,671	24,37025	25,67	24,37	12176400		
Агрыз – Сайгатка	116	1	25,671	24,37025	25,67	24,37	5334840		
Агрыз – Набережные Челны	119	1	25,671	24,37025	25,67	24,37	8600130		
Агрыз – Кизнер	112	4	25,671	24,37025	25,67	24,37	127350316,8		
Кизнер – Казань	192	5	25,671	24,37025	25,67	24,37	56064000		
Ижевск – Воткинск	64	2	25,671	24,37025	25,67	24,37	197606,4		
Ижевск – Ува	79	2	25,671	24,37025	25,67	24,37	3171850		
Чур – Балезино	124	2	25,671	24,37025	25,67	24,37	27156000		
Ижевск – Чур	44	4	25,671	24,37025	25,67	24,37	11755920		

Балезино – Верещагино	123	2	45,1285	33,3465	45,13	33,35	21669279		
Балезино – Глазов	29	2	47,9665	24,3165	47,97	24,32	572913,125		
Глазов – Киров	208	6	47,9665	24,3165	47,97	24,32	78912054		
Яр – Верхнекамская	179	1	47,9665	24,3165	47,97	24,32	686017,5		
Ижевск – Агрыз	43	17	2,74125	3,1175	2,74	3,12	4051460,00	7,082	В законе о бюджете УР определен общий размер субсидии вне зависимости от маршрута следования автобусов
Ижевск – Можга	94	38	2,74125	3,1175	2,74	3,12	23835580,00		
Ижевск – Кизнер	171,3	2	2,74125	3,1175	2,74	3,12	890760,00		
Ижевск – Воткинск	58	59	2,74125	3,1175	2,74	3,12	18600020,00		
Ижевск – Игра	93	34	2,74125	3,1175	2,74	3,12	18301470,00		
Ижевск – Сарапул	60	56	2,74125	3,1175	2,74	3,12	19992600,00		
Ижевск – Чур	48,3	18	2,74125	3,1175	2,74	3,12	4450845,00		
Ижевск – Балезино	148	10	2,74125	3,1175	2,74	3,12	8631360,00		
Ижевск – Камбарка	127	4	2,74125	3,1175	2,74	3,12	1452880,00		
Ижевск – Набережные Челны	199,1	28	2,74125	3,1175	2,74	3,12	30163650,00		
Ижевск – Кез	175,8	4	2,74125	3,1175	2,74	3,12	3020244,00		

Ижевск – Ува	87	24	2,74125	3,1175	2,74	3,12	12591510,00		
Ижевск – Сайгатка	91,6	16	2,74125	3,1175	2,74	3,12	7105412,00		
Ижевск – Глазов	175	15	2,74125	3,1175	2,74	3,12	17403750,00		
Ижевск – Яр	214	2	2,74125	3,1175	2,74	3,12	1226220,00		
Киров – Глазов	250	18	2,74125	3,1175	2,74	3,12	20954876,25		
Балезино – Верещагино	123	3	2,74125	3,1175	2,74	3,12	4550548,59		

Таблица 26. Требования к параметрам регионального транспортного заказа на период до 2030 года

Сообщение	Объём заказа		Уровень тарифа за зону		Расчет стоимости регионального заказа				Комментарий
	общий объём, место-км	размеры движения, пар поездов или рейсов в сутки (туда-обратно)	экономически обоснованный, руб./10 км	установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 км	средний экономически обоснованный уровень тарифа, руб./10 пасс.-км	средний установленный в рамках регионального заказа для населения, руб./10 пасс.-км	пасс.-км	общая стоимость регионального транспортного заказа, млн. руб.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ижевск – Агрыз	33	9	47,54	45,13	47,54	45,13	6986100,00	83337,52	В законе о бюджете УР определен общий размер субсидии вне зависимости от маршрута следования поездов
Агрыз – Янаул	139	3	47,54	45,13	47,54	45,13	12176400,00		

Агрыз – Сайгатка	116	1	47,54	45,13	47,54	45,13	5334840		
Агрыз – Набережные Челны	119	1	47,54	45,13	47,54	45,13	8600130		
Агрыз – Кизнер	112	4	47,54	45,13	47,54	45,13	127350316,8		
Кизнер – Казань	192	5	47,54	45,13	47,54	45,13	56064000		
Ижевск – Воткинск	64	2 в летний период	47,54	45,13	47,54	45,13	197606,4		
Ижевск – Ува	79	2	47,54	45,13	47,54	45,13	3171850		
Чур – Балезино	124	2	47,54	45,13	47,54	45,13	27156000		
Ижевск – Чур	44	4	47,54	45,13	47,54	45,13	11755920		
Балезино – Верещагино	123	2	83,58	61,76	83,58	61,76	21669279		
Балезино – Глазов	29	2	88,83	45,03	88,83	45,03	572913,125		
Глазов – Киров	208	6	88,83	45,03	88,83	45,03	78912054		
Ижевск – Агрыз	43	10	5,08	5,77	5,08	5,77	4051460,00	12931,76	В законе о бюджете УР определен общий размер субсидии вне зависимости от маршрута следования автобусов

Ижевск – Можга	94	19	5,08	5,77	5,08	5,77	23835580,00		
Ижевск – Кизнер	171,3	2	5,08	5,77	5,08	5,77	890760,00		
Ижевск – Воткинск	58	59	5,08	5,77	5,08	5,77	18600020,00		
Ижевск – Игра	93	34	5,08	5,77	5,08	5,77	18301470,00		
Ижевск – Сарапул	60	56	5,08	5,77	5,08	5,77	19992600,00		
Ижевск – Чур	48,3	18	5,08	5,77	5,08	5,77	4450845,00		
Ижевск – Балезино	148	10	5,08	5,77	5,08	5,77	8631360,00		
Ижевск – Камбарка	127	4	5,08	5,77	5,08	5,77	1452880,00		
Ижевск – Набережные Челны	199,1	28	5,08	5,77	5,08	5,77	30163650,00		
Ижевск – Кез	175,8	4	5,08	5,77	5,08	5,77	3020244,00		
Ижевск – Ува	87	24	5,08	5,77	5,08	5,77	12591510,00		
Ижевск – Сайгатка	91,6	16	5,08	5,77	5,08	5,77	7105412,00		
Ижевск – Глазов	175	15	5,08	5,77	5,08	5,77	17403750,00		
Ижевск – Яр	214	2	5,08	5,77	5,08	5,77	1226220,00		

Киров – Глазов	250	18	5,08	5,77	5,08	5,77	20954876,25		
Балезино – Верещагино	123	3	5,08	5,77	5,08	5,77	4550548,59		

VII. Информация о неурегулированных спорах между Правительством Удмуртской Республики и пригородными пассажирскими компаниями по вопросу обоснованности задолженности за услуги по пригородным железнодорожным перевозкам, оказанным в 2011-2014 годах

В целях получения одобрения в предоставлении иных межбюджетных трансфертов Правительством Удмуртской Республики исполнен пункт 7 протокола заседания Правительственной комиссии по транспорту от 3 апреля 2015 года № 1 под председательством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича.

Договоры о предоставлении субсидий в 2015 году организациям железнодорожного транспорта, осуществляющим свою деятельность на территории Удмуртской Республики, были заключены 27 февраля 2015 года. Договоры на следующие года будут заключаться ежегодно, после принятия основного законодательного акта Удмуртской Республики – закона о бюджете Удмуртской Республики на соответствующий финансовый год.

Для решения вопроса по реструктуризации задолженности за предыдущие периоды перед ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» и ОАО «Содружество» 14 апреля 2015 года и 28 апреля 2015 года соответственно были проведены совещания с представителями организаций. По итогам совещаний в республике принято распоряжение Правительства Удмуртской Республики от 5 мая 2015 года № 439-р «О соглашениях о возмещении потерь в доходах, возникших в результате осуществления государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории Удмуртской Республики». Таким образом, вопрос по урегулированию задолженности на сегодняшний день решен.

Источники

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Транспортная стратегия в Российской Федерации на период до 2030 года».
 2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р «Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом».
 3. Постановление Правительства Удмуртской Республики от 24 сентября 2012 года № 414 «Об утверждении ведомственной целевой программы «Комплексное развитие авиационных перевозок в Удмуртской Республике на 2013-2015 годы».
 4. Постановление Правительства Удмуртской Республики от 10 октября 2014 года № 383 «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года».
-