

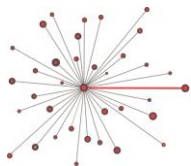


ЦЕНТР
ЭКОНОМИКИ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

Комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях

в соответствии с поручением
Президента РФ от 04.05.2020

Основные положения



Предпосылки федеральной поддержки развития пассажирского транспорта в агломерациях



Одна из наиболее пострадавших от пандемии отраслей

>80%

сокращение пассажиропотока в крупных городах



Востребованность населением

17 млрд

поездов в России совершается на городском пассажирском транспорте, что составляет **92%** от всех поездок на общественном транспорте

250

раз в год

человек **пользуется общественным транспортом**, и это одна из самых часто используемых населением публичных услуг



Критическое состояние

75%

транспортных средств имеет возраст **старше 15 лет** в силу длительного недоинвестирования

80%

инфраструктуры наземного городского электрического транспорта **изношено**



Перегрузка дорожной сети городов

20

личных автомобилей перевозят в среднем столько же людей, сколько **1 автобус** большой вместимости - развитие общественного транспорта позволит максимизировать позитивное восприятие НП БКАД

>10 тыс.

рабочих мест - дополнительная занятость только в производстве подвижного состава и компонентов

>750

млрд руб.

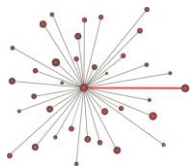
Дополнительные налоговые эффекты: повышение инвестиционной привлекательности городов и рост производительности труда



Влияние на все национальные цели и антикризисная значимость

влияние на показатели **трех Национальных проектов** (см. приложение)

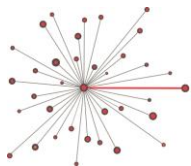
Указанные проблемы регионы не могут преодолеть самостоятельно, поскольку требуются существенные «единовременные» вложения бюджетных средств. В мире отрасль развивается только при государственной поддержке



Цель Программы – повышение качества транспортного обслуживания населения городских агломераций

Для повышение качества транспортного обслуживания в городских агломерациях должны быть обеспечены:

1. Оптимальная маршрутная сеть, транспортная доступность	2. Доступные цены за проезд, удобные способы оплаты	3. Современные, комфортные транспортные средства	4. Безопасная и надежная инфраструктура
- улучшение пешеходной доступности остановок; - снижение уровня загрузки транспортных средств в пиковые часы; - повышение скорости сообщения, в т.ч. с удаленными районами; - обеспечение удобства для маломобильных пассажиров; - выполнение расписания движения с высокой точностью.	- Поддержание стоимости безлимитного проездного билета на 30 суток на уровне, не превышающем 7% от среднемесячной заработной платы в городе и затрат по поездке личном на автомобиле; - сокращение доплат за пересадки между видами транспорта и маршрутами.	- Обновление до 75% парка транспортных средств с приоритетом: - высокого уровня безопасности - транспортных средств большой вместимости (не менее 50% парка); - низкопольных; - экологически чистых (электрический транспорт, автобусы, работающие на дизельном топливе стандарта не ниже евро-5, на газомоторном топливе).	- организация выделенных полос для движения общественного транспорта; - приведение в нормативное состояние и развитие инфраструктуры городского наземного электрического транспорта.



Целевые индикаторы и этапы реализации Программы

Целевые индикаторы Программы

1.

Во всех 104 агломерациях в
обязательном порядке

Не менее **75%** пользователей отмечают повышение качества транспортного обслуживания за последние 3 года

Индекс качества транспортного обслуживания более 1;

менее 7% составляет стоимость безлимитного проездного на 30 суток от среднемесячных доходов в регионе (и не превышает совокупные затраты на поездки на личном на автомобиле);

75% автобусов и **до 25%** парка городского наземного электрического транспорта (ГНЭТ) обновлены в рамках Программы, приведено в нормативное состояние до 25% протяженности линейной инфраструктуры ГНЭТ

2.

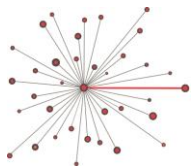
в том числе в 15 агломерациях
определенных на конкурсной основе

на 25% сократится время в пути в общественном транспорте не менее чем для трети всех пассажиров.

75% парка городского наземного электрического транспорта (трамваи, троллейбусы, электробусы) обновлены в рамках Программы;

90% протяженности линейной инфраструктуры ГНЭТ (а также депо и подстанции) приведены в нормативное состояние;

В Федеральный проект будут добавлены электрички и город Санкт-Петербург



Целевые характеристики качества транспортного обслуживания для оптимизации маршрутных сетей

1**Пешеходная доступность остановок общественного транспорта****100%**

населения многоквартирных домов и

≥ 90%

населения индивидуальных домов проживают на расстоянии пешего подхода (от контура дома) от остановочных пунктов встречных направлений как минимум 1 маршрута пассажирского транспорта (**≤ 600 м** для многоквартирных домов и **≤ 1 500 м** для ИЖС)

2**Скорость сообщения в агломерации в целом****≥ 90%**

поездки от места жительства до места работы совершаются со скоростью более 10 км/ч (от остановки отправления до остановки прибытия пассажира, включая время ожидания и пересадок, при необходимости)

≥ 50%

Регулярных (чаще 3 раз в неделю) поездок совершаются не более, чем с одной пересадкой

3**Комфорт для маломобильных пассажиров****100%**

рейсов выполняются низкопольным автобусами (за исключением малого класса и маршрутов по грунтовым дорогам)

100%

транспортных средств ГНЭТ, приобретаемых в течение срока действия Программы, являются низкопольными

4**Скорость сообщения с удаленными районами****≤ 15%**

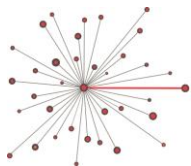
доля населения города, проживающего в радиусе доступности более 1 часа от центра города

5**Уровень загрузки транспортных средств****≥ 85% рейсов в год**

выполняется с заполнением не более 4 чел./ кв. м для каждого межостановочного перегона маршрутной сети и каждого часа

6**Точность соблюдения расписания****≥ 75%**

доля рейсов, отправляющихся своевременно (не ранее времени, указанного в опубликованном на сайте расписании рейсов, и не позже 3 минут от указанного времени)



Целевая модель управления пассажирским транспортом городских агломераций

Характеристики целевой модели управления



Регулируемый тариф на всех маршрутах агломерации



Регистрация 100% оплаты проезда в системе электронной оплаты проезда, надежный механизм контроля оплаты проезда пассажирами



На маршрутах, на которых обновляются транспортные средства контракты на транспортное обслуживание населения предусматривают перечисление заказчику платы за проезд пассажиров («брутто-контракты»)



Маршрутная сеть централизованно планируется с обоснованием её соответствия стандарту качества. Ликвидировано неэффективное дублирование маршрутов, на каждом маршруте используется наиболее экономически эффективный вид транспортного средства



Осуществляется автоматический публичный мониторинг качества транспортного обслуживания (скорость, надежность, заполняемость, физическая и ценовая доступность), пассажиропотока, внештатных ситуаций; функционирует система оперативной обратной связи с пассажирами

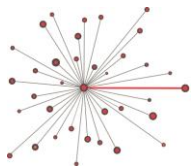
Текущая модель управления

- Приоритет минимизации бюджетных расходов. Отсутствует ответственность за качество
- Перевозчик определяет тип ТС, частоту на основе своей доходности. Допускается нерегулируемый тариф
- Конкуренция НА маршруте за выручку с пассажиров



Целевая модель управления

- Приоритет – выполнение и повышение стандартов качества услуг
- Город задает целевые характеристики для каждого маршрута, единую тарифную систему
- Конкуренция ЗА группы маршрутов



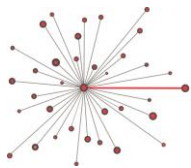
Инструменты государственной поддержки развития пассажирского транспорта городских агломераций



* В зависимости от уровня дотационности субъекта Российской Федерации

** Лизинговая компания выбирается регионами на конкурсной основе. Если никакая лизинговая компания не готова предоставить ставку ниже 8%, то есть возможность взять в лизинг у ПАО ГТЛК при поддержке ВЭБ.РФ или в ВЭБ-лизинг

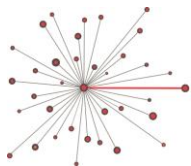
*** В качестве основного механизма рассматривается



Структура финансирования Программы: Сценарий с капитальным грантом

Показатель	Затраты до 2024 г.		Затраты 2025-2030 гг.		Всего
	млрд руб.	%	млрд руб.	%	млрд руб.
1. Плата за проезд пассажиров	987	52,6%	1 894	56,0%	2 881
2. Федеральный бюджет	261	13,9%	499	14,8%	760
2.1. Субсидии субъектам РФ на софинансирование платежей для обновления транспортных средств	119	6,3%	127	3,7%	246
2.2. Субсидии субъектам РФ на развитие ГНЭТ	107	5,7%	327	9,7%	434
2.3. Взнос в УК ВЭБ.РФ и ПАО ГТЛК	35	1,9%	45	1,3%	81
3. Консолидированные бюджеты субъектов РФ	449	24,0%	812	24,0%	1 262
4. Внебюджетные инвестиции	177	9,4%	175	5,2%	352
4.1. Заемное финансирование	155	8,3%	157	4,7%	313
4.2. Акционерное финансирование	22	1,2%	18	0,5%	39
ВСЕГО	1 875	100,0%	3 380	100,0%	5 255

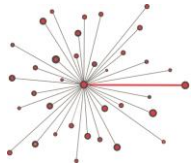
- Субсидируется обновление 75% автобусов и 25% подвижного состава ГНЭТ в 104 агломерациях
- В 15 агломерациях, выбранных по конкурсу реализуются комплексные проекты ГНЭТ, включая модернизацию инфраструктуры



Структура финансирования Программы Сценарий с платой концедента и федеральными гарантиями

Показатель	Затраты до 2024 г.		Затраты 2025-2030 гг.		Всего
	млрд руб.	%	млрд руб.	%	млрд руб.
1. Плата за проезд пассажиров	987	52,6%	1 894	54,0%	2 881
2. Федеральный бюджет	154	8,2%	620	17,7%	775
2.1. Субсидии субъектам РФ на софинансирование платежей для обновления транспортных средств	119	6,3%	127	3,6%	246
2.2. Субсидии субъектам РФ на развитие ГНЭТ	0	0,0%	448	12,8%	448
2.3. Взнос в УК ВЭБ.РФ и ПАО ГТЛК	35	1,9%	45	1,3%	81
3. Консолидированные бюджеты субъектов РФ	450	24,0%	815	23,3%	1 266
4. Внебюджетные инвестиции	287	15,3%	177	5,1%	464
4.1. Заемное финансирование	262	14,0%	157	4,5%	420
4.2. Акционерное финансирование	24	1,3%	20	0,6%	44
ВСЕГО	1 879	100,0%	3 506	100,0%	5 385

- Субсидируется обновление 75% автобусов и 25% подвижного состава ГНЭТ в 104 агломерациях
- В 15 агломерациях, выбранных по конкурсу реализуются комплексные проекты ГНЭТ, включая модернизацию инфраструктуры



Эффекты от реализации Программы

- **Не менее 1000 млрд руб.** дополнительных доходов бюджетов всех уровней и **более 3 300 млрд руб.** валовой добавленной стоимости за 25 лет
- «Обеление» отрасли и привлечению в нее значительных внебюджетных инвестиций (**не менее 370 млрд руб.** за 10 лет)
- Эффект на развитие отечественного транспортного машиностроения (спрос превысит **50 тыс. транспортных средств**) и создаст **порядка 30 тыс. рабочих мест**
 - только в рамках мероприятий программы планируется сформировать спрос на производство более 33 тыс. новых автобусов разного класса и более 5 тыс. трамваев и троллейбусов
- сокращение не менее чем на **15% выбросов в атмосферу** вредных веществ от городского пассажирского транспорта
- Сокращение не менее чем на **15% количества ДТП** с участием городского пассажирского транспорта