



Система показателей РКПТО и РСТОН во взаимосвязке с целевыми показателями федерального проекта «Развитие общественного транспорта»

Материалы к отраслевому совещанию
20 апреля 2023 г.

Белогребень А.А.
Заведующий НИО Экономики транспорта
ОАО «НИИАТ»

РКПТО: сфера применения и регулирования

Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения - нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, определяющий приоритеты, цели и задачи транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования, мероприятия, **обеспечивающие достижение целевых показателей, установленных региональным стандартом транспортного обслуживания населения**, сроки реализации этих мероприятий, а также устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, **организация которых в соответствии с настоящим Федеральным законом отнесена к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации**

Структура Стандарта качества транспортного обслуживания населения

Целеполагание	Цели и задачи внедрения Стандарта, принципы его формирования и применения, определение объекта и предмета рассмотрения, роль и место Стандарта в системе организации и регулирования транспортного обслуживания населения и транспортной системы в целом, взаимосвязь с документами транспортного планирования
Регулирование	Определение элементов (объектов) транспортной системы, подлежащих регулированию, их структуры, определение границ между отдельными элементами. Выделение элементов процесса (состояний) оказания транспортной услуги, выделение отдельных аспектов качества транспортного обслуживания, формирование системы показателей. Источники информации исходных данных
Регламентация	Определение целевых значений отдельных показателей и условий их достижения

Зачем стандарту транспортного обслуживания населения «социальный багаж»?

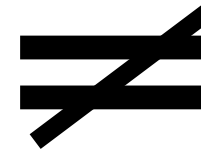
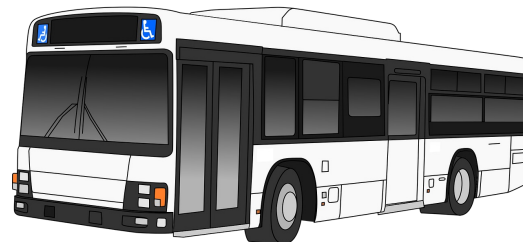
Социальные стандарты – это государственные услуги, предоставление которых гарантируется государством в определенном минимально допустимом уровне гражданам на безвозмездной основе за счет средств бюджета и внебюджетных фондов

Стандарты являются основой для разработки нормативов затрат, формируют гарантии качества социального обслуживания для всех граждан на рассматриваемой территории

Стандарты услуг представляют собой основу для формирования государственного/муниципального задания

Задачи стандартов социального обслуживания:

- Установление единых требований к условиям, порядку, качеству и объему услуг социального обслуживания;
- Соблюдение прав населения на получение своевременного и качественного социального обслуживания, с учетом индивидуальных возможностей и потребностей;
- Защита интересов граждан, получающих социальные услуги;
- Оценка деятельности учреждений социального обслуживания;
- Регулирование отношений между гражданами и представителями муниципальных учреждений, органов местного самоуправления и органов исполнительной власти в сфере социального обслуживания



Единый стандарт транспортного обслуживания населения?

Федеральный стандарт

Региональный стандарт

Местный стандарт



Статус и предмет
регулирования РСТОН

Ответственность
соблюдения

Утверждение и
согласование

Полномочия

Виды сообщения

Виды ПТОП

РСТОН – замена Социального стандарта качества?

Недостатки действующего Социального стандарта:

- рекомендательный характер;
- отсутствие выбора показателей для субъекта/города/отдельных маршрутов;
- «жесткие», невыполнимые требования;
- отсутствие гарантий соблюдения;
- Социальный стандарт – это документ для кого (пассажира/перевозчика/заказчика)?

Основные положения КПТО

Сравнение вариантов транспортного обслуживания

- Сравнение вариантов транспортного обслуживания производится на основании критерия наибольшего интегрального экономического эффекта, генерируемого вариантом.
- Под интегральным экономическим эффектом понимается чистая приведенная (дисконтированная) стоимость ЧПС (или чистый дисконтированный доход ЧДД, или NPV), создаваемая вариантом за время, составляющее период планирования КПО.
- ЧПС может рассчитываться для целей сравнения только в той части, в которой происходят изменения характеристик транспортного обслуживания. Соответствующие пояснения должны быть представлены в обосновывающих материалах к КПО.
- ЧПС рассчитывается по формуле:

$$\text{ЧПС} = -\text{НЗ} + \sum \frac{Д - Е}{(1 + d)^i}$$

где H_3 – начальные затраты, необходимые для реализации варианта транспортного обслуживания (необходимая сумма инвестиций);

D – доходы в части перевозок по данному сообщению;

Е – расходы, связанные с организацией перевозок по данному сообщению;

d – норма дисконта, i – номер периода (года).

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО
ФОРМИРОВАНИЮ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ
СУБЪЕКТАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ЧАСТИ
ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА
СРЕДНЕ- И ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Перечень обязательных параметров транспортного обслуживания КПО

[illegible]

Перечни мероприятий по вариантам реализации КСОТ, КСОТ, КСОТ

Методические рекомендации по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации (Протокол заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 12.08.2019 г. № ИА-63)

- по развитию инфраструктуры ПТОП;
- по строительству и реконструкции аэропортов, речных и морских портов, ТПУ, железнодорожных станций и вокзалов, автовокзалов;
- по организации новых маршрутов, изменению характеристик маршрутов, отмене существующих маршрутов;
- по закупке подвижного состава для эксплуатации на маршрутах;
- по организации дорожного движения в части обеспечения приоритетных условий движения подвижного состава ПТОП;
- по организации и совершенствованию системы оплаты проезда, повышению эффективности контроля оплаты проезда;
- по созданию и эксплуатации систем диспетчеризации, контроля движения, автоматического контроля оплаты проезда;
- по осуществлению разработки (актуализации) стандарта транспортного обслуживания;
- по осуществлению регионального транспортного заказа (организация закупок и формирование системы тарифов).

План реализации федерального проекта (Комплексные программы модернизации пассажирского транспорта городских агломераций)

1.1.3	Контрольная точка и утверждение органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления комплексных программ модернизации пассажирского транспорта городских агломераций"	-	31.12.2022	02	04	Бакирей А.С.	Прочий тип документа Утверждены комплексные программы модернизации пассажирского транспорта городских агломераций	-	-
-------	--	---	------------	----	----	--------------	--	---	---

Показатели федерального проекта

1.5.	Численность населения агломераций и городов, в которых достигнуты целевые показатели функционирования городского транспорта	ФП	Миллион человек	0,0000	2021	-	-	-	-	2,0000	8,0000	15,2000	26,0000	34,0000	43,0000	50,0000	55,0000	60,0000
------	---	----	-----------------	--------	------	---	---	---	---	--------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

1.2	Проведены мероприятия по обновлению подвижного состава пассажирского транспорта в рамках комплексных программ модернизации пассажирского транспорта городских агломераций	-	Условная единица	0,0000	2021	-	-	-	280,0000	256,0000	149,0000	115,0000	-	-	-	-	-	-	Поставлены новые транспортные средства (автобусы, трамваи, троллейбусы, пригородный железнодорожный подвижной состав) в городские агломерации, в том числе при участии государственной корпорации	Приобретение товаров, работ, услуг	Улучшение качества городской среды в полтора раза
-----	---	---	------------------	--------	------	---	---	---	----------	----------	----------	----------	---	---	---	---	---	---	---	------------------------------------	---

Социально-экономическая инициатива «Мобильный город»

Карточкой инициативы «Мобильный город» целевые показатели функционирования городского транспорта на условиях устойчивой организационно-экономической модели определены следующим образом:

- **100% пешеходная доступность остановок общественного транспорта в 15 минутах от многоквартирных домов;**
- **5 тыс.ед.* обновленного подвижного состава – экологичные транспортные средства большого и особо большого класса;**
- **50% маршрутов обеспечено низкопольными транспортными средствами для удобства маломобильных групп населения;**
- **сформирована сеть точек проката велосипедов и самокатов;**
- **более 50% рейсов выполняются с комфортной загрузкой;**
- **более 80 % рейсов отправляются своевременно.**



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Contacts

Address:

Internet

E-mail:

Phone:

**ОАО «Научно-исследовательский институт
автомобильного транспорта (НИИАТ)»**

Ул. Героев Панфиловцев, 24, 125480, Москва,

www.niiat.ru

abelogreben@niiat.ru

+7 (495) 496-52-66