



Ожидаемые характеристики программы развития ГНЭТ

Результаты экспертного опроса руководителей предприятий городского наземного электрического транспорта и профильных специалистов общественного транспорта

Москва - 2024



Цель опроса и выборка



В настоящее время идет процесс обсуждения, доработки и согласования Программы развития городского наземного электрического транспорта до 2030 года.

Данный опрос проведен в апреле 2024 года Салоном общественного транспорта РФ, по инициативе Комитета по развитию общественного транспорта ПАТ, совместно с Первой компанией транспортной инфраструктуры, Центром развития транспорта общего пользования РУТ, при содействии Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ).

Все вышеперечисленные организации являются отраслевыми экспертами в сфере общественного транспорта и заинтересованы в эффективном его развитии.



Цель опроса

Выявить ожидания заинтересованных сторон по целям, задачам и основным показателям Программы развития ГЭТ, для последующего анализа



Выборка

Руководители регионального и муниципального уровней, руководители ГЭТ (44 респондента)

Резюме

01 Финансирование, устаревшая инфраструктура и нехватка кадров – наиболее проблемные области развития ГЭТ в России.

02 Целью программы развития ГЭТ должно быть создание условий для его эффективного функционирования.

03 Повышение качества транспортных услуг, обновление и обеспечение эффективности подвижного состава и инфраструктуры, развитие кадров - основные задачи программы.

04 Для успешного развития ГЭТ необходимо обновление, прежде всего, законодательной и нормативно-правовой базы общественного транспорта, а также законодательства о закупках.

05 Протяженность сети ГЭТ в городе должна определять нормативы финансирования, наряду с численностью населения и парком подвижного состава.








06 Уровень износа инфраструктуры (потребность в финансировании) и социально-экономическая эффективность должны определять выбор проектов развития.

07 Наибольшие ожидания отрасли касаются привлечения федерального невозвратного бюджетного финансирования / со-финансирования программы развития отрасли.








08 Пассажиропоток, нормативное состояние инфраструктуры и подвижного состава, удовлетворенность пассажиров и скорость сообщения – метрики для оценки эффективности программ развития ГЭТ.

Проблематику текущего состояния ГЭТ и направления их решения респонденты разделили на два блока

Наиболее важные

-  Обеспечение финансирования (субсидирования) развития ГЭТ
-  Совершенствование нормативно-правовой базы
-  Обновление инфраструктуры
-  Кадровое обеспечение молодыми специалистами
-  Обновление подвижного состава
-  Обеспечение безопасности ГЭТ
-  Повышение качества оказания услуг ГЭТ

Дополнительные

-  Культура поведения в транспорте
-  Методология формирования тарифов
-  Методология компенсации выпадающих доходов транспортной системы
-  Комплексное транспортное развитие
-  Поддержка ГЭТ в малых городах
-  Контроль исполнения планов
-  Повышение квалификации руководителей



Вопрос анкеты:

Какие на Ваш взгляд мероприятия будут способствовать решению имеющихся проблем развития ГЭТ и ПТОП?
(Открытый вопрос – варианты респондента)

Создание условий для эффективного функционирования городского наземного электротранспорта должно быть целью соответствующей программы

Рекомендации по целям программы развития ГЭТ, % ответов

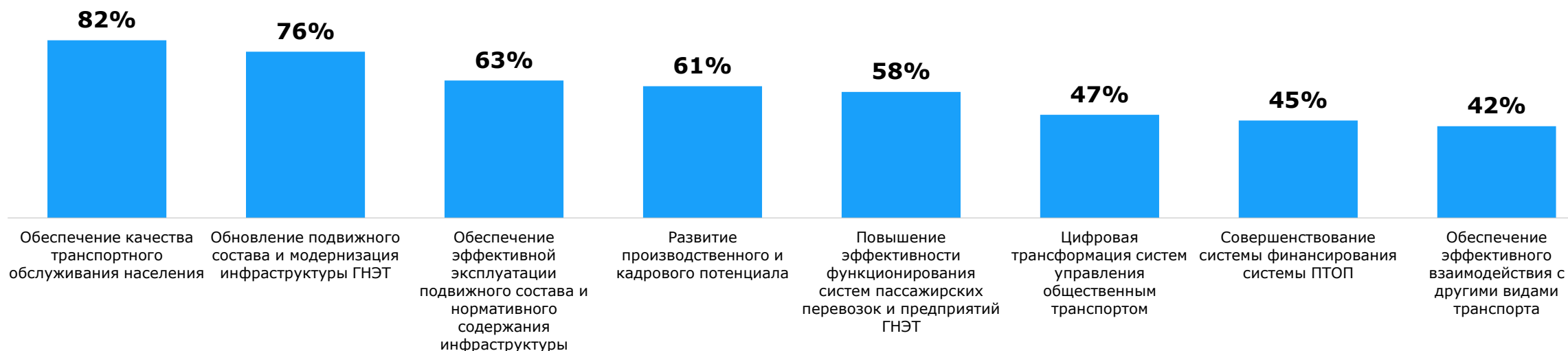


Вопрос анкеты:

Как по Вашему мнению должна быть сформулирована цель программы развития ГЭТ?
(Множественный ответ)

Основными задачами программы развития ГНЭТ представляются качество транспортных услуг, обновление и обеспечение эффективности подвижного состава, инфраструктуры и кадров

Основные задачи программы развития ГНЭТ по мнению респондентов, % ответов



Вопрос анкеты:

Какие задачи должны быть решены в рамках программы развития ГНЭТ?
(Множественный ответ)

Респонденты ожидают совершенствования отраслевого законодательства и методологической базы, а также актуализации нормативной базы в сфере закупок

Рекомендации по законотворческой деятельности в области развития ГЭТ,

% ответов

Разработка ФЗ о транспортном обслуживании населения

68%

Актуализация порядка расчета НМЦ контракта

50%

Изменения в 220-ФЗ

42%

Разработка методики формирования тарифного меню

34%

Разработка методики оценки эффективности в транспорте

26%

Другое

5%

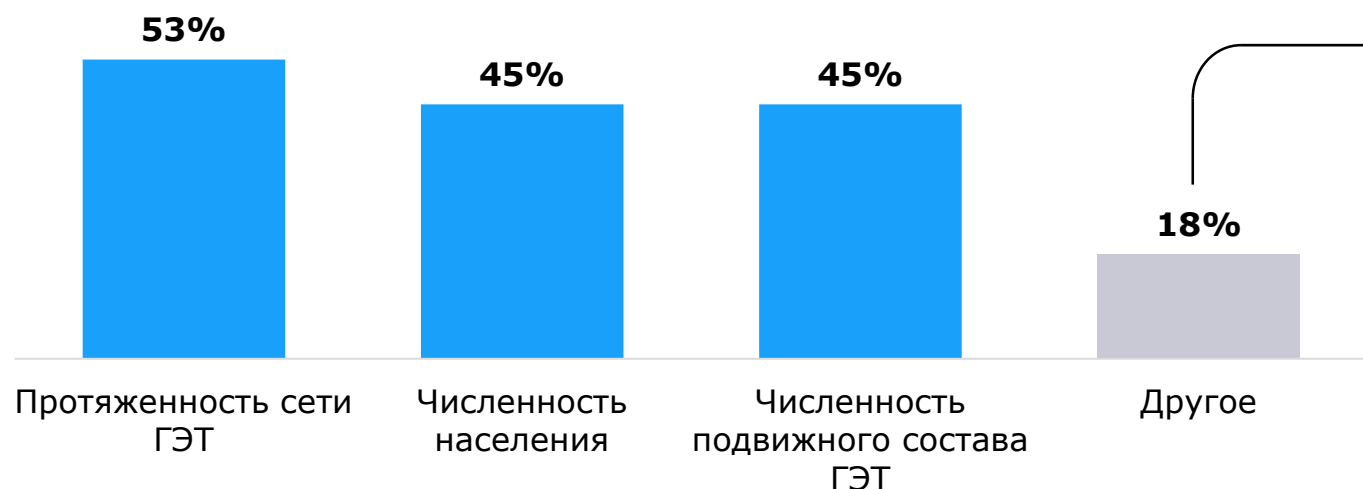


Вопрос анкеты:

Какие изменения в законодательной и нормативной базе на Ваш взгляд требуется для развития ГЭТ и ПТОП?
(Множественный ответ)

Протяженность сети ГЭТ должна определять нормативы финансирования проектов развития

Рекомендации по нормативами финансирования проектов развития ГЭТ, % ответов



- От объема инвестиций с учетом состояния существующей инфраструктуры и социально-экологического влияния в случае развития ГЭТ.
- Исходя из социально-экономической эффективности конкретных мероприятий, планируемых к реализации.
- Исходя из стоимости проекта, возможностей бюджета обеспечивать гарантированный возврат займов.
- Не должно быть жесткой привязки к показателям, должно быть адекватное обоснование.



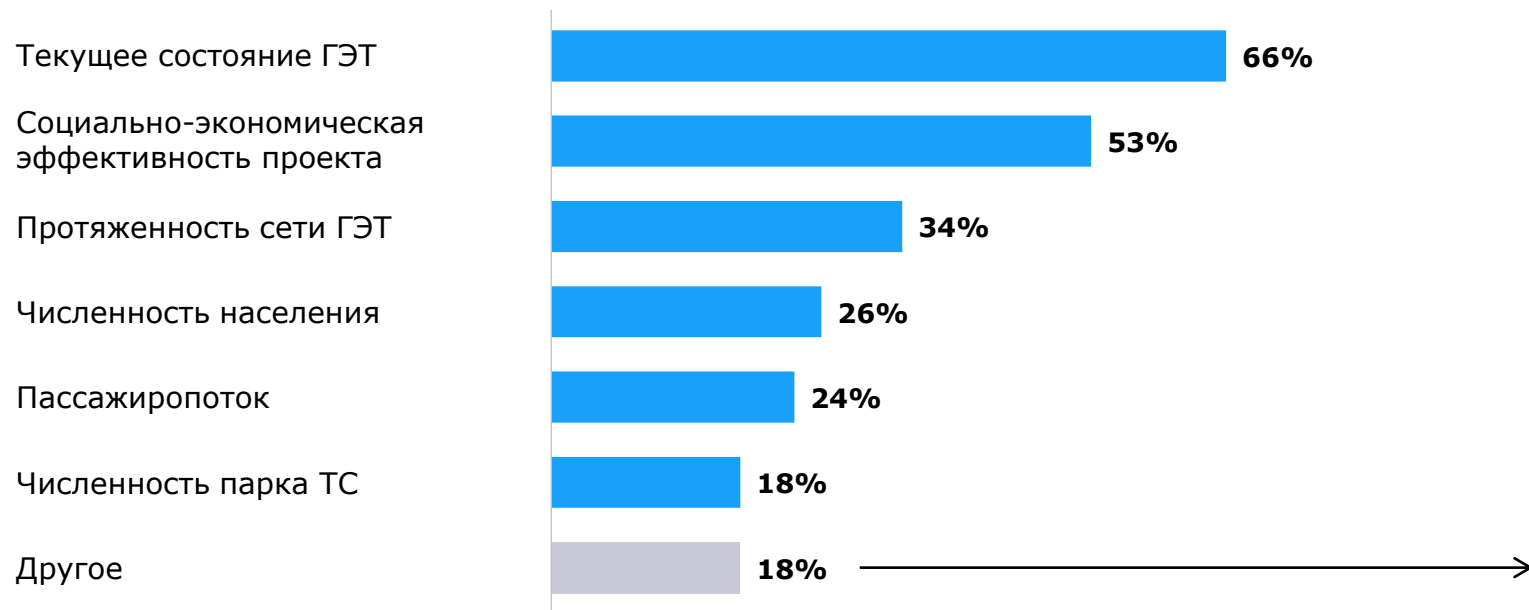
Вопрос анкеты:

Как по Вашему мнению должен устанавливаться норматив финансирования проекта развития ГЭТ для каждого города-участника?

(Множественный ответ)

Текущее состояние ГЭТ (уровень износа и потребность в финансировании) и социально-экономическая эффективность должны быть основными критериями ранжирования проекта

Рекомендации по критериям ранжирования проектов развития ГЭТ, % ответов



- Наличие проработанного проекта
- Достижение городами базовых входных условий участия в проекте, а дальше по социально-экономическому эффектам
- Готовность проектной, сметной и рабочей документации
- Социально-экологическая эффективность проекта

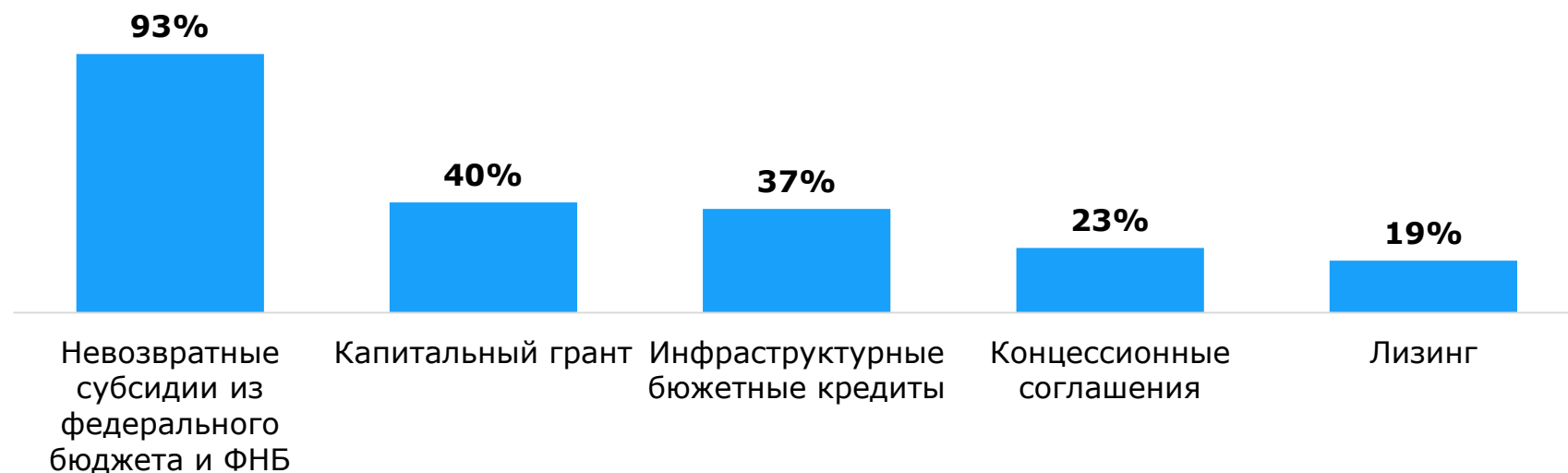


Вопрос анкеты:

По каким критериям по Вашему мнению должно осуществляться ранжирование заявок от городов?
(Множественный ответ)

Большинство респондентов ожидают бюджетного финансирования программы развития ГНЭТ

Наиболее эффективные инструменты финансирования ГНЭТ по мнению респондентов, % ответов



При этом наиболее предпочтительным источником финансирования большинство респондентов назвали невозвратные **субсидии** из федерального бюджета и Фонда национального благосостояния.

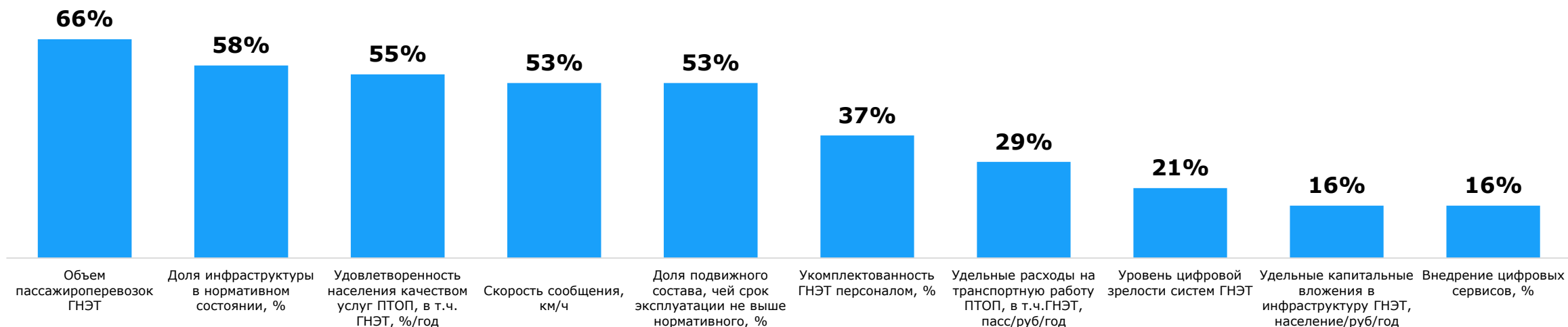


Вопрос анкеты:

Какие на Ваш взгляд инструменты финансирования наиболее эффективны для включения в программу?
(Множественный ответ)

Выраженных лидеров среди предложенных метрик оценки эффективности программы нет, но есть группа метрик, набравших более 50%

Рейтинг метрик эффективности программы развития ГНЭТ по мнению респондентов, % ответов



Вопрос анкеты:

Какие показатели могут отражать достижение цели и решение задач?

(Множественный ответ)

Выводы

01 Финансирование, устаревшая инфраструктура и нехватка кадров – наиболее проблемные области развития ГЭТ в России.

02 Целью программы развития ГЭТ должно быть создание условий для его эффективного функционирования.

03 Повышение качества транспортных услуг, обновление и обеспечение эффективности подвижного состава и инфраструктуры, развитие кадров - основные задачи программы.

04 Для успешного развития ГЭТ необходимо обновление, прежде всего, законодательной и нормативно-правовой базы общественного транспорта, а также законодательства о закупках.

05 Протяженность сети ГЭТ в городе должна определять нормативы финансирования, наряду с численностью населения и парком подвижного состава.

06 Уровень износа инфраструктуры (потребность в финансировании) и социально-экономическая эффективность должны определять выбор проектов развития.

07 Наибольшие ожидания отрасли касаются привлечения федерального невозвратного бюджетного финансирования / со-финансирования программы развития отрасли.

08 Пассажиропоток, нормативное состояние инфраструктуры и подвижного состава, удовлетворенность пассажиров и скорость сообщения – метрики для оценки эффективности программ развития ГЭТ.

Комментарии к выводам (1/2)

01



Федеральная программа нуждается в корректировке в части целеполагания, а именно: что целью программы должно стать создание условий для эффективного развития ГНЭТ: данная цель не соответствует требованиям SMART-формулировки. Более соответствующей является цель (а не задача!) повышения качества транспортного обслуживания населения, при этом эффективность ГНЭТ является ключевой задачей проекта (а не целью).

02



Ожидания респондентов, в основном, солидарны в части необходимости безвозмездного (невозвратного) субсидирования ГНЭТ из федеральных источников. В то время как в вопросах автомобильных дорог и других видов транспорта наблюдается системный и комплексный подход в финансировании, на ГПТОП (и в частности ГНЭТ) практически нет комплексного подхода к развитию, а фрагментарные мероприятия в основном касаются обновления подвижного состава, не увязанные с достигаемым качеством и социально-экономической эффективностью.

03



Поддержанная большинством позиция о протяженности сети ГЭТ как определяющей в нормативе финансирования проектов является спорной. Целью федеральной политики является не единица инфраструктуры, а население. Города, в которых протяженность инфраструктуры удельно меньше, гораздо больше нуждаются в развитии сетей ГНЭТ (строительстве новых линий), чтобы выровнять обеспеченность населения электрическим транспортом и повысить эффективность его работы.

Комментарии к выводам (2/2)

04



Также требует корректировки мнение о состоянии инфраструктуры ГНЭТ как основного критерия ранжирования проектов. Сказывается традиционная нехватка экономических подходов в управлении отраслью ГПТОП, в соответствии с которыми классическим методом выбора направлений для инвестиций является анализ «затраты-выгоды» (расчет эффективности инвестиций), а не размер или состояние объекта. Ключевым вопросом является возврат эффектов от вложений в объект (каждую конкретную линию), что и определяется расчетом эффективности. Для ПТОП, как социальной отрасли, эффективность определяется не прибылью, а социально-экономическими эффектами.

05



Показатели метрик программы, набравший наибольший рейтинг стал пассажиропоток, что не обеспечивает сопоставимость результатов в различных городах и не отражает достижение ключевой задачи (роста эффективности работы ГНЭТ, отмеченный респондентами в качестве лидирующей цели проекта). Данная задача отражается такими показателями, как пассажиропоток на единицу подвижного состава и скорость сообщения.

Краткая характеристика общественных организаций и предприятий, подготовивших данный отчет



Академия основана в 1991 году

Численность академии

- 660 ученых
- 240 докторов транспорта
- 260 почетных членов



Ведущая компания в сфере управления общественным транспортом



- РУТ(МИИТ)— крупнейший транспортный университет России – 35000 студентов;
- 6 институтов,
- 9 академий и 5 колледжей;
- 1923 педагогических работника:
- Докторов наук - 214
- Кандидатов наук - 788
- Профессора – 134
- Доцентов - 540



Крупнейшая общественная организация отрасли городского электрического транспорта