



РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

Протокол

Объединенного ученого совета

Общероссийской общественной организации «Российская академия транспорта»
(Далее по тексту – ОУС)

г. Москва

«18» апреля 2024 г.

Начало проведения заседания ОУС 11 час. 00 мин.

Окончание проведения заседания ОУС: 12 час. 10 мин.

Место проведения: ВКС

Присутствовали: Мишарин А.С., Ефимова О.В., Потапов И.П., Трофименко Ю.В., Колесников В.И., Якимов М.Р., Кочетков А.В., Пикалев О.Н., Галкин А.Г., Гаранин М.А., Герами В.Д., Дубровский А.Ф., Овчинников И.Г., Ларин О.Н., Евтюков С.А., Евсеев О.В., Розенберг Е.Н., Пугачев И.Н., Котов А.В., Лазарев Ю.Г., Лиханов В.А., Пикалев О.Н.

Секретарь: Главный ученый секретарь ОО «Российская академия транспорта»
О.В. Ефимова

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Повестка заседания: "О результатах исследования финансового потенциала развития общественного транспорта".

Докладчик: Еремин Сергей Васильевич — депутат Государственной Думы Российской Федерации VIII созыва, член фракции «Единая Россия», член комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.

В обсуждении доклада приняли участие: Мишарин А.С., Якимов М.Р., Трофименко Ю.В., Колесников В.И., Герами В.Д., Ефимова О.В., Овчинников И.Г.

Исследование проводилось с целью выявления потенциала собственных финансовых ресурсов городов и регионов для развития систем городского пассажирского транспорта общего пользования (ГПТОП). Анализ показал, что 70% из 131 крупнейших городов не только не имеют ресурсов для инвестиций в развитие ГПТОП, но и не могут

покрыть эксплуатационные расходы по ГПТОП даже при максимальном задействовании финансовых ресурсов бюджета и населения. Таким образом, большинство крупных городов не могут самостоятельно содержать свой городской транспорт, и тем более не в состоянии применять различные кредитные инструменты (в том числе концессии, лизинг и др.). Работа ГПТОП как системы жизнеобеспечения крупных городов требует изменения законодательства о транспортном обслуживании населения с учетом определения нормативов и правил муниципального, регионального и, при необходимости, федерального софинансирования ГПТОП для создания финансово устойчивых условий работы ГПТОП с целью предоставления гражданам равных возможностей по достижению национальных целей России – таких, как качественная городская среда, рост продолжительности жизни и здоровья, возможности для самореализации и достойный труд, достижение которых невозможно без устойчивой и качественной работы ГПТОП.

Основной гипотезой исследования было наличие муниципальных, региональных и федерального фонда финансирования ГПТОП по аналогии с дорожными фондами. Задачей муниципального и регионального фондов является финансирование эксплуатационных расходов и инвестиций в ГПТОП в городских агломерациях (обеспечивающих потребности в ежедневных передвижениях), задачей федерального фонда ГПТОП – выравнивание бюджетной обеспеченности городов и регионов для достижения стандартов транспортного обслуживания населения по всем крупным городам России.

Источниками формирования муниципального фонда является билетная выручка (при нормативе стоимости безлимитного проездного билета на 30 дней в размере 3,5% от средней заработной платы по городу) и нормативные отчисления бюджета в размере 3% расходных обязательств; источником формирования регионального фонда (в отчислении на конкретный город) является 3% расходных обязательств в пропорции населения заданного города (от общего населения региона).

Целевым показателем эффективности управления региональными и муниципальными фондами является максимизация социально-экономической эффективности перевозок: при заданном уровне стандарта транспортного обслуживания, должен быть выбран вариант выбора видов транспорта и параметров маршрутов, обеспечивающий данный уровень стандарта с наименьшими эксплуатационными расходами и социально-экономическим ущербом.

В случае, если расходы (по эксплуатации ГПТОП) превышают доходы региональных и муниципальных фондов, необходимо софинансирование регионального фонда из федерального бюджета для целевого дофинансирования расходов по эксплуатации по ГПТОП города (агломерации), в котором испытывается дефицит финансирования. Величина софинансирования должна быть обоснована в составе документов транспортного планирования, с учетом выполнения обязательств по плану нормативных отчислений бюджета, плану изменения билетного меню, а также мероприятий по достижению высокой эффективности маршрутной сети.

Выполненные исследования показывают, что при пассажиропотоке свыше 400 пассажиров в час наиболее эффективен электробус с динамической зарядкой или троллейбус, при пассажиропотоке свыше 1200 пассажиров в час – трамвай. Себестоимость перевозки пассажира при потоках 200-300 пассажиров в час в сечении маршрута (при этих потоках наиболее экономичен автобус среднего класса) составляет 59-86 рублей на

пассажира, 400-1100 пассажиров в час (наиболее экономичен троллейбус) – 50-28 рублей на пассажира, при потоках свыше 1200 пассажиров в час (наиболее экономичен трамвай) – 27-21 рубль на пассажира. Устранение дублирования маршрутов (с 15-25 до 2-4 маршрутов на главных улицах) позволяет достичь высокой концентрации потоков и снижать себестоимость перевозки на отдельных маршрутах в 2-3 раза, что в целом, как показал анализ в нескольких городах, приводит к потенциалу снижения эксплуатационных расходов по городу от 6% (Екатеринбург) до 49% (Ульяновск).

Для исследования были отобраны 131 город России в 71 субъекте Федерации: это все города, имеющие инфраструктуру городского электрического транспорта (ГЭТ), а также все города с населением от 200 000 жителей. Указанные города имеют основной потенциал для получения эффектов за счет развития городского электротранспорта (трамвай, электробус с динамической зарядкой и троллейбус), так как именно в них, как правило, наблюдаются концентрированные пассажиропотоки.

При условии выполнения нормативов отчислений из бюджета (по 3% расходных обязательств), установления тарифа на безлимитные проездные (3,5% от средней заработной платы), оптимизации маршрутных сетей города разделились на 3 группы: первая группа (5 городов, 3,8%) имеют возможность не только полностью покрыть эксплуатационные расходы, но и инвестировать в развитие ГПТОП более 30 000 рублей на жителя для создания крупного и значимого проекта по улучшению ГПТОП; вторая группа (35 городов, 27%) смогут полностью покрыть эксплуатационные расходы, но не имеют достаточных ресурсов для инвестиций в развитие (требуется федеральное софинансирование); третья группа (91 город, 69%) при полном нормативном финансировании и установлении нормативной стоимости проездного билета не смогут покрыть даже эксплуатационные расходы.

Суммарно по 131 городу эксплуатационные расходы после оптимизации маршрутных сетей составят около 709 млрд. рублей в год, из которых 652 млрд. города и регионы смогут покрывать самостоятельно, а 57 млрд. рублей потребуется дофинансировать ежегодно из федерального бюджета. Данная субсидия позволит в 131 городе перейти на брутто-контракты, обеспечить устойчивое финансирование всей отрасли, включая регулярное финансирование подвижного состава и восстановления инфраструктуры, и гарантировать жителям соблюдение стандарта транспортного обслуживания.

Ускоренные инвестиции в развитие и восстановление инфраструктуры и подвижного состава (30 000 рублей на жителя в течение 8 лет) требуют суммарных инвестиций по указанным городам в размере 1 728 млрд. рублей, при этом 335 млрд. рублей (19,3%) может быть обеспечено регионами и муниципалитетами самостоятельно, а 1 394 млрд. рублей (80,6%) потребуют софинансирования из федерального бюджета.

Отрасль ГПТОП играет ключевую роль в обеспечении качества жизни горожан, является системой жизнеобеспечения, без которой жизнь крупных городов невозможна. Оптимизация маршрутных сетей позволит сократить расходы на 6-50%, снизить затраты времени на передвижения на 10-15%. Гарантия качества ГПТОП позволит переключить значительную (до 20%) долю спроса с индивидуального на общественный транспорт, что позволит снизить уровень ДТП и загрязнения воздуха транспортом в городах ещё на 15-20%. Все эти показатели являются элементами показателей достижения национальных целей России.

Для восстановления систем ГПТОП и обеспечения их финансовой устойчивости, гарантии качества транспортного обслуживания необходима разработка долгосрочной федеральной программы развития ГПТОП на принципах равных условий для регионов и граждан, достижения показателей эффективности систем ГПТОП за счет использования технологий городского электротранспорта, а также создание законодательства о транспортном обслуживании городских агломераций с обеспечением гарантии качества, созданием фондов ГПТОП, правил их наполнения и расходования, которые приведут к финансовой устойчивости систем ГПТОП и гарантиям соблюдения стандартов перевозок.

Член Объединенного ученого совета РАТ Колесников С.И. предложил создать региональные научные центры по изучению транспортных проблем городских агломераций, в том числе, экологической и финансовой устойчивости.

Член Объединенного ученого совета РАТ Якимов М.Р. задал вопрос по поводу бюджетной обеспеченности транспортной отрасли в разных регионах, не приведет ли выравнивание в транспортной отрасли к разбалансировке в других отраслях?

С.В. Еремин ответил, что речь не идет о мгновенном переходе. Поскольку в настоящее время инвестиционная политика развития ГПТОП не системна и пассажирский транспорт не определяется как ключевая отрасль при формировании бюджета городов, необходимо упорядочивать всю систему бюджетирования развития транспортных систем агломераций.

Член Объединенного ученого совета РАТ Трофименко Ю.В. предложил создать комиссию на уровне правительства РФ для рассмотрения проблем общественного транспорта по примеру комиссии по безопасности дорожного движения.

С.В. Еремин предложение поддержал и отметил, что такая необходимость безусловно есть и попытки создать единый орган управления в сфере общественного транспорта предпринимаются.

Член Объединенного ученого совета РАТ Герами В.Д. предложила для рассмотрения и решения вопросов общественного транспорта создать в городах сообщества - «Хартии хорошей практики», куда войдут представители городских властей, науки, бизнеса и общественности.

Член Объединенного ученого совета РАТ Овчинников И.Г. высказал мнение о создании региональных научных центров, призванных, в том числе, изучать вопросы качества обслуживания на общественном транспорте.

Президент РАТ Мишарин А.С. отметил, что Правительство РФ и Президент обратили внимание на городской общественный транспорт. В Национальном проекте развития транспортной системы предусматривается (в рамках БКАД) раздел развития городского общественного транспорта. Дискуссия на данную тему идет, в том числе в рамках Правительственной Комиссии по транспорту и в рамках Комиссии по транспорту Государственного совета. Все национальные проекты, включая развитие транспортной системы будут обсуждаться в рамках Государственного совета.

Мишарин А.С. предложил систематизировать все прозвучавшие в ходе заседания предложения и вынести их, в том числе, на рассмотрение в Государственную Думу и в Правительство РФ.

Мишарин А.С. подчеркнул, что обеспечение системы городского общественного транспорта - функция муниципалитета, и без работы с муниципалитетами этот вопрос не решится. Также Мишарин А.С. отметил, что для увеличения финансирования

общественного транспорта необходимо выработать критерии качества, и здесь необходимо научное обоснование.

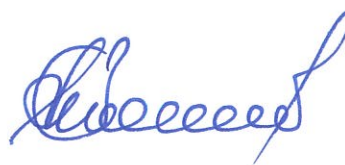
ПОСТАНОВИЛИ:

Членам Объединенного ученого совета РАТ сформулировать и прислать предложения по теме доклада.

Ответственные: Главный ученый секретарь Ефимова О.В.

Сроки: следующее заседание ОУС.

Председатель ОУС РАТ,
д.м.н., профессор,
профессор РАН



К.А. Пашков

Главный ученый секретарь РАТ,
д.э.н., профессор



О.В. Ефимова