Совершенствование механизмов финансирования отрасли городского транспорта

Александр Морозов,

Вице-президент МАП ГЭТ,
научный руководитель Центра развития транспорта общего пользования
Высшая инженерная школа РУТ (МИИТ)
asmorozov@gmail.com
+79031579733

Основные проблемы НП БКД

1. **«Бег на месте»: программа реализована – дефицит сохранился**
   В 2020 Белгород получил 58 новых автобусов, Тольятти – 75.
   В 2027 – эти 58 и 75 автобусов стали СТАРЫМИ. Механизм самообновления на местах НЕ ЗАПУЩЕН. Города продолжают идти за субсидиями.
2. **«Новые автобусы встали под забор»: нет комплексного решения**
   2020-2021: Екатеринбург получил 117 новых автоубсов по БКАД.
   2023: дефицит водителей ПТОП – более 840 человек (50%).
   Итог – качество перевозок не обеспечено.
3. **Трамваи не выдерживают работы на старых путях**
   2023: на маршрут №10 выпускают 27 новых вагонов трамвая «Львенок» по НП БКД, при этом износ путей на 90% протяженности близок к аварийному.
4. **Тяжелый лизинг**
   Скидка в 40% уже через 2-3 года полностью «съедается» высокими процентными ставками. Автобус в лизинг – это «еда в кредит».
5. **Навязаны самые низкоэффективные виды подвижного состава**
   Программы вынуждают города брать подвижной состав, эксплуатация которого самая дорогая (электробусы – расходы на 30% выше чем троллейбусы и трамваи, автобусы малого класса – расходы выше на 50-70% относительно автобусов ОБК).

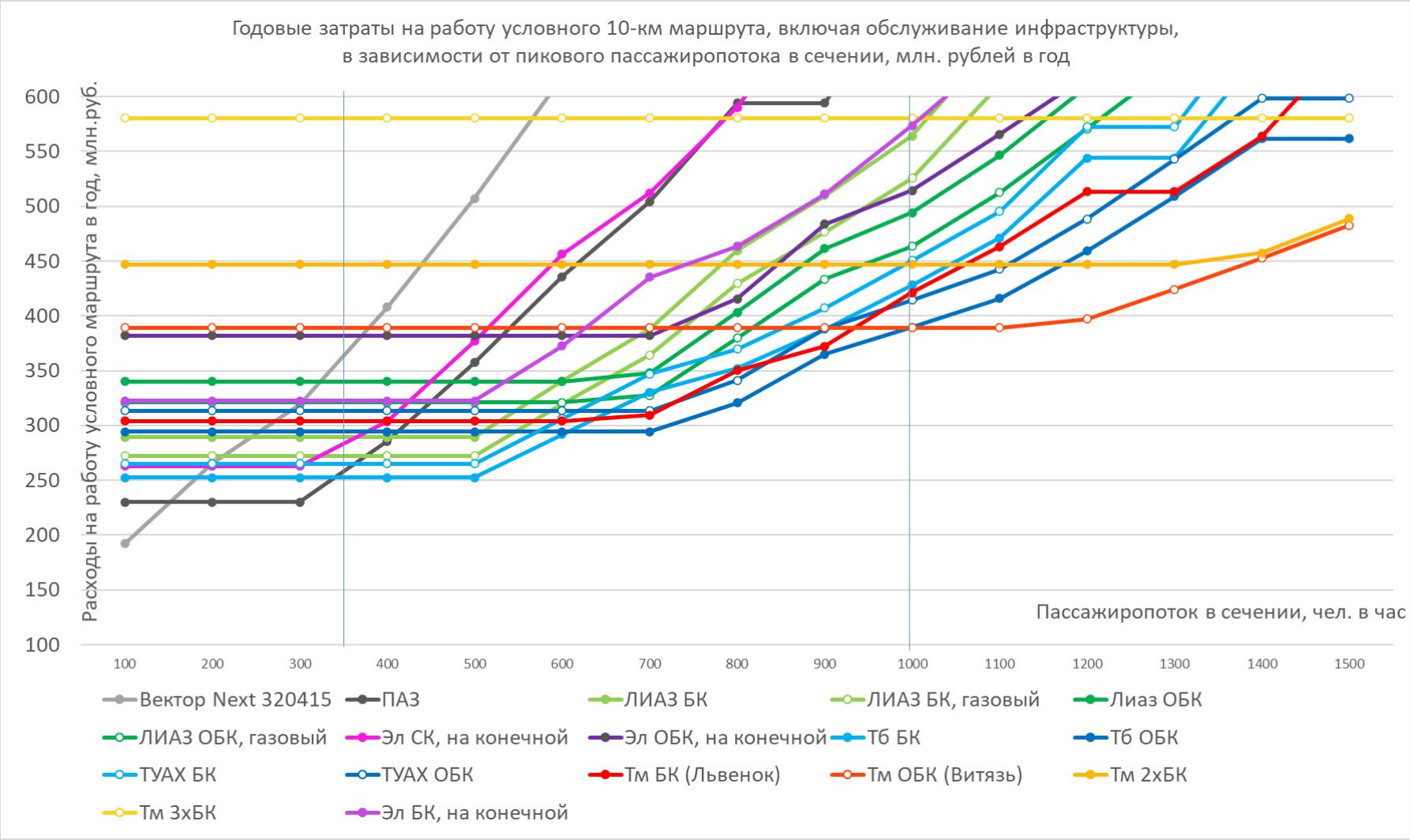
Решение: улучшение модели финансирования

Необходимо софинансировать не подвижной состав, а **транспортную работу в целом** – при условии достижения **качества** и роста **эффективности,** а также поиска региональных **собственных источников** финансирования.

1. **Снижение непродуктивных расходов на маршрутные сети**
   Выбор экономичных видов транспорта, устранение дублирования маршрутов позволит сократить расходы на 15-30%.
2. **Рост билетной выручки**
   Приказ Минтранса №НА-19р: ценовая доступность ПТОП – стоимость проездного до ~3,5% средней заработной платы. Нужно довести стоимость до норматива!
3. **Рост обязательств бюджетов на ПТОП (до норматива ~3%)**
   ПТОП покрывается билетной выручкой в среднем на 60% при повышении стоимости проезда до норматива. Каждый бюджет должен достичь норматива софинансирования (около 2,5-3% бюджетных расходов).
4. **Кредитные схемы – только на окупаемой основе**
   Получение кредита должно быть обосновано экономией эксплуатационных затрат в результате инвестиций (вложили в трамвай – сэкономили 40% расходов). Покупка в кредит расходников (= автобусов) – путь к разорению.

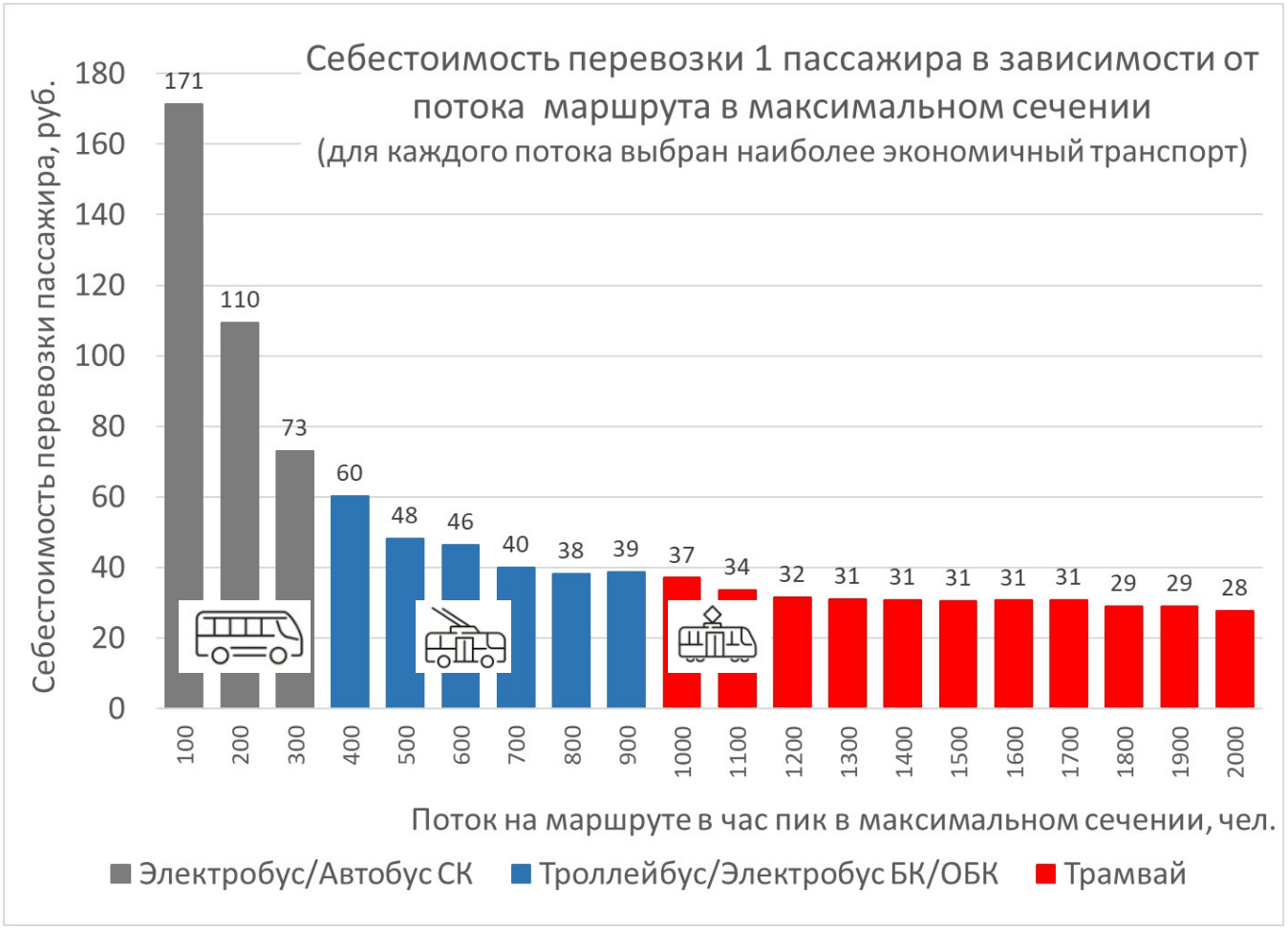
Новая цель фед.проектов ПТОП: запустить механизм **САМОфинансирования**.

Расходы по видам транспорта (приказ Минтранса №351)



Диапазоны эффективного применения видов транспорта: Автобусы МК до 100 пасс/ч, троллейбус от 350 пасс/ч, трамвай от 1000 пас/ч.

ГЭТ – главный инструмент сокращения затрат.



Если автобус БК взять за 100%, то **себестоимость перевозок (при 2000 пассажирах в час)**:

1) Трамвай – **53%**;
2) Тролл. – **67%**;
3) Автобус ОБК – **93%**;
4) Автобус СК – **236%**;
5) Автобус МК – **275%.**

Федеральные программы должны **стимулировать рост эффективности ПТОП**:

1) Сокращать число маршрутов, чтобы на каждом маршруте поток был наибольшим;
2) Выбирать наиболее эффективный вид транспорта.

Экспертное обсуждение стандартов

Проблема: разработчик СП 98.13330 «Трамвайные и троллейбусные линии» ежегодно (с середины 2010х) внедряет **ухудшения,** которые портят экономику ГЭТ, в т.ч.:

- Занижают вместимость и комфорт подвижного состава;
- Внедряют избыточные требования, ведущие к удорожанию;
- Исключают современные практики, сохраняют устаревшие требования, что снижает скорость сообщения и ведет к росту расходов;
- Создают непривлекательные условия для пассажиров, что снижает билетную выручку и эффективность трамвайных перевозок.

Минстрой России (как заказчик и куратор) игнорирует обращения МАПГЭТ (ассоциации предприятий электротранспорта), экспертов и поставщиков элементов трамвайного пути и энергохозяйства.

Решение: разработать процедуру, которая исключит навязывание нормативов, противоречащих интересам отрасли (согласование проектов нормативов Российской академией транспорта, переход на инициативную разработку стандартов представителями отрасли и др.).

Сколько денег нужно на ГПТОП в России

№ п/п	Регионы	Город	Источники региона			НМЦК (норматив)	Свободные ресурсы (превышение над НМЦК)	в % от НМЦК
			Бюджет (при нормативе 3% от расх.обяз.)	Билетная выручка (при нормативе 3,5% от	ВСЕГО ресурсы			
			млрд. руб.	млрд. руб.	млрд. руб.	млрд. руб.	млрд. руб.	%
1	2	2	9	9	10	10	11	12
1	Республика Саха (Як	Якутск	4,19	4,43	8,63	5,18	3,44	66,4%
2	Ханты-Мансийский а	Сургут	3,97	5,74	9,71	6,32	3,40	53,8%
4	Мурманская область	Мурманск	2,43	3,35	5,79	3,89	1,90	48,9%
6	Московская область	Коломна	0,96	1,45	2,40	1,81	0,59	32,7%
7	Тюменская область (	Тюмень	5,93	8,83	14,76	11,39	3,37	29,5%
11	Красноярский край	Ачинск	0,59	1,08	1,67	1,34	0,33	24,3%
16	Республика Коми	Сыктывкар	1,43	1,80	3,23	2,68	0,55	20,5%
18	Иркутская область	Иркутск	3,42	6,14	9,56	7,98	1,58	19,8%
59	Белгородская област	Старый Оскол	0,98	1,54	2,52	2,49	0,03	1,2%
60	Ярославская область	Рыбинск	0,78	1,24	2,02	2,01	0,01	0,7%
61	Тульская область	Тула	1,95	3,77	5,72	5,59	0,13	2,4%
63	Республика Татарста	Казань	5,19	11,61	16,80	16,33	0,46	2,8%
64	Ростовская область	Ростов-на-Дону	4,79	9,19	13,97	13,70	0,27	2,0%
66	Пермский край	Березники	0,56	1,10	1,66	1,63	0,03	1,6%
67	Новгородская област	Великий Новгор	0,96	1,60	2,56	2,58	-0,02	-0,8%
68	Оренбургская област	Оренбург	2,13	4,22	6,34	6,39	-0,05	-0,8%
69	Республика Крым	Евпатория	0,46	0,68	1,13	1,18	-0,04	-3,6%
83	Самарская область	Самара	3,75	9,19	12,94	13,85	-0,91	-6,5%
84	Республика Татарста	Альметьевск	0,54	1,34	1,88	1,99	-0,11	-5,6%
85	Чеченская Республик	Грозный	1,28	1,88	3,16	3,53	-0,37	-10,5%
86	Удмуртская Республ	Ижевск	2,13	4,44	6,57	7,14	-0,57	-8,0%
122	Саратовская область	Энгельс	0,49	1,47	1,96	2,51	-0,54	-21,7%
123	Республика Северная	Владикавказ	0,70	1,52	2,22	3,08	-0,85	-27,8%
124	Республика Дагестан	Махачкала	1,24	3,19	4,43	6,48	-2,05	-31,7%

Расчет баланса ресурсов и НМЦК перевозок по 124 городам показывает, что на софинансирование ПТОП в дефицитных регионах (там, где билетная выручка и бюджеты не могут покрывать НМЦК) требуется до 100 млрд. руб. ежегодно.

Вывод: повышение результативности ФП «Развитие ОТ»

Условия одобрения заявок – соблюдение мер, которые запустят механизм самофинансирования на региональном уровне. Оценивается план развития (РКПТО):

1. **Гарантии качества перевозок регионом (соблюдение стандартов)**
2. **Сокращение регионами непродуктивных расходов**
   Сокращение эксплуатационных расходов и соц-эк издержек, прежде всего **за счет развития ГЭТ**, устранения дублирования автобусом.
3. **Максимум собственных ресурсов регионов**
   Повышение цены проезда до 3,5% СЗП, повышение бюджетных расходов на ПТОП до норматива 3% от расходов бюджета.
4. **Конкурсный принцип**
   Ранжирование по убыванию эффективности мер РКПТО на вложенный рубль.
5. **Кредиты только при окупаемости, остальным субсидии**
   ПТОП планово убыточен, возвращать кредиты и лизинг обычно нечем.
6. **Отказ от «рывков»**
   Плавное ежегодное обновление ПС и инфраструктуры.

НП – это инструмент управления отраслью, который должен устранить причины дефицита финансирования, обеспечить экономическую устойчивость ПТОП по всей России.