ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОВЕТ РФ

Комиссия по направлению «Эффективная транспортная система»

Эффективная транспортная система

Путь к устойчивому финансированию городского пассажирского транспорта

А.С. Мишарин

Президент Российской академии транспорта, д.т.н.

2026

01

ГПТОП: Критически важный сектор экономики

2,5 трлн руб.

Объем рынка городских перевозок в год

1,2% от ВВП России

0,5

млн человек непосредственно занято в отрасли

100

тыс. человек в производстве подвижного состава

Роль в достижении национальных целей

- Комфортная и безопасная среда для жизни
- Сохранение населения и здоровье
- Экологическое благополучие
- Реализация потенциала каждого человека

Экологичность

3–4×

Автобус сокращает выбросы на одного пассажира

10×+

Трамвай сокращает выбросы на одного пассажира

Безопасность

40×

Ниже вероятность ДТП на автобусе

130×

Ниже вероятность ДТП на трамвае

02

Главная проблема: Хронический дефицит финансирования

Отсутствие устойчивого источника финансирования

Необходим четкий, понятный источник постоянного обновления подвижного состава и инфраструктуры, выплаты конкурентоспособных зарплат водителям и ремонтному персоналу. **Сегодня такой источник отсутствует.**

Подвижной состав
Нет средств на обновление

Инфраструктура
Износ и недофинансирование

Персонал
Неконкурентные зарплаты

Федеральные программы не решили проблему

309 млрд руб.
Объем продаж транспортных средств в 2021-2024 гг.

Произошел практически **двукратный рост** производства трамваев и троллейбусов

Программа БКАД
и последующие федеральные программы

Не запустили механизм самообновления и устойчивого финансирования ГПТОП на региональном уровне

7

лет прошло

Города **заново приходят с просьбой о помощи** на федеральный уровень

Стратегическое решение устойчивого финансирования так и не было найдено

03

Успешный аналог: Опыт дорожных фондов

2005 **Отмена дорожных фондов**

Закон РФ № 1759-1 утратил силу

2×

Сокращение ввода новых дорог

2011 **Восстановление дорожных фондов**

Статья 179.4 Бюджетного кодекса РФ

+15%

Ежегодный прирост ввода дорог

2012-2014

Региональные и местные фонды

Ключевой вывод

Дорожный фонд — часть средств бюджета, подлежащая использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности: **проектирования, строительства и содержания дорог**

Аналогия для ГПТОП

Учитывая значимость отрасли ГПТОП, **необходимо создание региональных транспортных фондов** с защищенным финансированием общественного транспорта

Почему фонды критически важны?

1. Отсутствует понимание баланса потребности и наличия средств для ГПТОП
2. Нет «кошелька», который нужно наполнять — нет механизма планирования
3. Города не могут самостоятельно обеспечить устойчивое финансирование
4. Требуется федеральная политика для создания условий наполнения фондов

Региональные транспортные фонды — ключ к устойчивому развитию ГПТОП

04

Решение: Региональные транспортные фонды

Концепция фондов

Защищенное финансирование ГПТОП

Защищенное финансирование

Гарантированные средства на обновление подвижного состава и инфраструктуры

Механизм самообновления

Постоянное пополнение фонда из различных источников

Планирование и контроль

Прозрачный учет доходов и расходов транспортной системы

> Без фондов отсутствует само понимание баланса потребности и наличия средств для ГПТОП

Основные источники наполнения фондов

Билетная выручка

Основной источник дохода от пассажиров

Норматив отчислений

От расходных обязательств бюджетов

Дорожные сборы

Парковка, платные участки дорог

Штрафы

Нарушение ПДД, безбилетный проезд

Плата за подключение

Объекты капитального строительства к системе ГПТОП

Двойная цель

Создание устойчивого источника финансирования + перераспределение спроса с индивидуального на общественный транспорт

05

Источники наполнения транспортных фондов

Билетная выручка

В норме выручка покрывает около **60% затрат** по ГПТОП

Стоимость проезда должна быть привязана к средней заработной плате

Норматив отчислений

3,5%

от расходных обязательств

Города и регионы должны в постоянном режиме выделять средства на пополнение фонда. Распределение в пропорции численности населения.

Дорожные сборы

Плата за парковку

Платные участки дорог

Штрафы

Нарушение ПДД

Дестимулирование нарушений

Безбилетный проезд

Соблюдение правил пользования

Плата за подключение

Каждый новый район требует развития транспортной инфраструктуры

Аналогично оплате подключения к электро- и водоснабжению

Механизм перераспределения

Средства с платной парковки направляются на общественный транспорт — дестимулирует личный автомобиль и повышает качество ГПТОП

06

Условия для эффективного функционирования фондов

1 Адекватная билетная выручка

60%

В норме покрывает затраты по ГПТОП

Социальный гарант для местных жителей

3–3,5%

Предельно достижимая стоимость месячного проездного от средней заработной платы

2 Обязательные отчисления регионов

3,5%

от расходных обязательств

Реально достигнутая величина в ряде городов и регионов

Распределение в пропорции численности населения

3 Плата за подключение объектов

Принцип аналогичности

Развитие инфраструктуры (электро-, водоснабжения) финансируется за счет застройщиков. **Подключение к транспортной системе должно стать основным источником для развития транспорта.**

Что требует каждый новый район

- Рост протяженности маршрутов
- Новые остановки
- Дополнительные автобусы
- Трамвайные линии
- Увеличение парков
- Обслуживание состава

Отвечает развитию городской среды

07

Федеральное софинансирование: Механизм поддержки

Система софинансирования

Регионы, выполнившие все условия, смогут подать заявку на федеральное софинансирование в случае, если полный сбор средств не позволяет выполнить минимальный стандарт качества

Условие получения поддержки
Выполнение всех требований по наполнению фонда

Достаточные тарифы

Адекватная билетная выручка

Нормы отчислений

3,5% от расходных обязательств

Стандарты качества

Соответствие минимальным требованиям

Минимальный стандарт качества

Закрепляется на **федеральном уровне** — базовый уровень транспортного обслуживания, который должен быть обеспечен в каждом регионе

Объем федеральных субсидий

150

млрд руб.

ежегодно

Объем может быть **существенно сокращен**

по мере ввода альтернативных источников наполнения транспортных фондов

- Штрафы
- Плата за подключение
- Дорожные сборы

Оптимизация расходов: Рационализация маршрутных сетей

Сравнение экономической эффективности

Автобус — Базовый показатель

Троллейбус — ↑ 8-10%

При потоках от 700 пассажиров в час

Трамвай — ↑ 40%+

При потоках от 1000 пассажиров в час

Пример: г. Ульяновск

20-30%

сокращение расходов

Только за счет **усиления роли трамвая** в перевозках с отменой дублирующих автобусных маршрутов

Результат рационализации

Баланс расходов и доходов

Финансовая устойчивость ГПТОП

Ежегодное обновление

Подвижной состав и инфраструктура

Достойные зарплаты

Водители и ремонтный персонал

Комфорт и безопасность

Для всех пассажиров

Ключевой принцип

Приоритет наиболее эффективным видам транспорта, соответствующим пассажиропотоку на каждом направлении

Законодательная база: Необходимые изменения

Закон о транспортном обслуживании

Центральный нормативный документ

В центре — пассажир, не перевозчик

Закон направляет систему всех видов транспорта на гарантию качества транспортного обслуживания для каждого жителя

Обязательства органов власти

Обеспечивать качество наиболее эффективно — с наименьшими социально-экономическими издержками

Целевое состояние

Подвижной состав, парки и инфраструктура — в собственности региона как часть постоянно действующей инфраструктуры

С изменениями в Градостроительный кодекс

Перечень нормативных документов

1. Закон о транспортном обслуживании с изменениями в Градкодекс
2. Бюджетный кодекс (долгосрочные контракты)
3. Правила распределения субсидий на ГПТОП
4. Постановление №1983 (методика РКПТО) и №2086
5. Постановление №1445 (типовые условия контрактов)
6. Закон №44-ФЗ (особенности закупок)
7. Постановление Правительства РФ №19 (формула цены)
8. Приказ №402 (определение НМЦК)
9. Приказы о режиме рабочего времени водителей
10. Правила дорожного движения (категория «троллейбус»)
11. Нормативно-техническая документация по электротранспорту (ГОСТы, СП)

Разработка и актуализация всего пакета документов

Шесть шагов для федеральных программ уже сегодня

1 Пересмотр методики

Показатель «Доля парка в нормативном сроке» — формальное прочтение приравнивает газель к трамвайному вагону

✓ Учесть вместимость и срок службы

2 Софинансирование контрактов

Не приобретение подвижного состава напрямую, а контракты на транспортное обслуживание

Обеспечивает полный цикл работ

3 Метод «пряника»

Минимум финансирования всем, дополнительные средства на конкурсной основе

Регионы, реализующие федеральную политику

4 Расчет реального дефицита

Показатель бюджетной обеспеченности не отражает фактический дефицит

Каждый регион рассчитывает самостоятельно

5 Категории качества

Ценовой демпинг уничтожает промышленность — единственный критерий победы — дешевизна

Только высшая категория в федеральных программах

6 Долгосрочные контракты

Годовой бюджетный цикл приводит к недогрузке мощностей и срыву контрактов

3-5 лет переходящих контрактов