

Проект резолюции форума «Общественный транспорт 2020»

13 октября 2020 года, Москва

Организатор: Российский Союз промышленников и предпринимателей

При поддержке: ВЭБ.РФ, Министерство транспорта Российской Федерации

I. Итоги пленарного заседания и основные рекомендации по итогам Форума:

1. Рекомендовать включить новый федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» по развитию пассажирского транспорта в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», заложив его дополнительное финансирование из федерального бюджета, в период с 2025 по 2030 гг., которое бы позволило обновить не менее 1/3 транспортных средств и 15% протяженности инфраструктуры ГНЭТ
2. Одобрить проект Комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, разработанный совместно Минтрансом России и ВЭБ.РФ (далее Комплексная программа), в части целей и задач развития пассажирского транспорта, рекомендаций по оптимизации систем транспортного обслуживания в городах, целевой модели управления и подходам к финансированию. Эффективность предлагаемых решений подтверждается успешными кейсами транспортных реформ в ряде городов России (Москве, Твери, Белгороде, Перми). Федеральным органам исполнительной власти (Минтранс, Минэкономразвития, ФАС) и рабочей группе по транспорту Государственного совета подготовить предложения по совершенствованию нормативно-правового обеспечения развития пассажирского транспорта городских агломераций в соответствии с основными положениями Комплексной программы. Минтрансу России совместно с ВЭБ.РФ скорректировать проект Комплексной программы в части финансового обеспечения, приведя его в соответствие с лимитами и сроками бюджетного финансирования, которые будут определены в новом Федеральном проекте.
3. Рекомендовать Минтрансу России, совместно с ВЭБ.РФ и рабочей группой по транспорту Государственного совета подготовить методические рекомендации по оптимизации систем транспортного обслуживания, учитывающие социально-экономические и градостроительные различия городских агломераций России.
4. Предусмотреть в рамках Комплексной программы и Федерального проекта обязательства поставщика подвижного состава по техническому сопровождению поставляемой техники в рамках сервисных контрактов и контрактов жизненного цикла. Рекомендовать ПАО ГТЛК разработать и утвердить план обновления подвижного состава субъектов РФ на период 3-5 лет и сформировать предложения по механизмам, позволяющими обеспечить

равномерное распределение заказов в течение года с целью планомерной загрузки производственных мощностей.

5. Рекомендовать федеральным органам исполнительной власти (Минэкономразвития, Минтранс, Минфин, ФАС) обеспечить административную поддержку инициатив бизнеса по реализации проектов развития инфраструктуры в различных организационно-правовых моделях (концессии, соглашения о ГЧП, контракты жизненного цикла и другие соответствующие российскому законодательству модели) при условии, что параметры финансирования оказываются приемлемыми для бюджетов всех уровней.
 6. Поддержать инициативу ВЭБ.РФ по софинансированию внедрения цифровых технологий управления и мониторинга качества работы пассажирского транспорта городских агломераций и определить ВЭБ.РФ центром компетенций по реализации нового Федерального проекта совместно с профильными структурами Минтранса России.
 7. Рекомендовать определить в качестве необходимого условия государственной поддержки пассажирского транспорта в городских агломерациях функционирование в субъекте Российской Федерации IT-системы, обеспечивающей мониторинг качества транспортного обслуживания на основе сбора и обработки информации о пассажиропотоках, состоянии и перемещении (навигационных отметках) транспортных средств, состоянии и поведении водителя, оплате проезда и поступлении денежных средств. Рекомендовать Минтранс России) разработать и утвердить стандарты и протоколы сбора, хранения и обработки данных о функционировании общественного транспорта.
 8. Рекомендовать Минтрансу России совместно с Минстроем России подготовить новую нормативную документацию для развития наземного городского электрического транспорта, включая технические регламенты и своды правил, направленные на стимулирование внедрения инновационных материалов и технологий строительства.
- Участники пленарного заседания отмечают, что модернизация пассажирского транспорта городских агломераций оказывает значительное влияние на достижение национальных целей и получение общественно значимых результатов, является одной из наиболее востребованных населением России задач развития транспортного комплекса. В соответствии с социологическими исследованиями ВЦИОМ, низкое качество общественного транспорта в городах устойчиво попадает в тройку наиболее проблемных сфер социально-экономического развития. Проекты модернизации подвижного состава и инфраструктуры пассажирского транспорта привлекательны для внебюджетных инвестиций, ряд проектов находится в высокой степени готовности и может быть реализован в период до 2024 г. Включение нового федерального проекта в БКАД позволит улучшить соотношение внебюджетных и бюджетных средств в Национальном проекте в целом.

Многолетнее недофинансирования отрасли, ограниченные возможности увеличения тарифов и лимитированные ресурсы консолидированных региональных бюджетов не позволяют осуществить обновление подвижного состава и модернизацию инфраструктуры пассажирского транспорта в агломерациях без системной федеральной поддержки.

В условиях неблагоприятной экономической ситуации в мире дополнительные расходы федерального бюджета могут быть смещены на период 2025-30 гг., что, тем не менее, обеспечит привлечение внебюджетного финансирования в обновление парка транспортных средств и инфраструктуры при активной роли ВЭБ.РФ и других государственных банков и лизинговых компаний.

Реализация Федерального проекта позволит создать более 10 тыс. рабочих мест непосредственно на заводах-производителях транспортных средств и более 4 тыс. рабочих мест на российских заводах - поставщиках комплектующих и оборудования

II. Итоги заседаний Рабочих групп:

Рабочая группа «Подвижной состав пассажирского транспорта в городских агломераций».

Руководитель - Довлатов Артем Сергеевич, первый заместитель генерального директора ПАО «ГТЛК»

Необходим комплексный подход к развитию общественного транспорта и закрепление в федеральном проекте задач по оптимизации транспортных систем в целом, обновлению подвижного состава и модернизации инфраструктуры.

Конечной целью модернизации пассажирского транспорта должен стать рост удовлетворенности пассажиров за счет повышения качества транспортного обслуживания. Важнейшей задачей является разработка методических рекомендаций для субъектов Российской Федерации по оптимизации маршрутных сетей, расписаний, структуры парка транспортных средств, трансформации модели управления общественным транспортом.

Целесообразно обеспечивать государственную поддержку всех видов пассажирского транспорта, функционирующего в агломерациях, включая автомобильный, городской электрический и пригородный железнодорожный транспорт. Необходимым условием повышения качества транспортного обслуживания (скорости и комфорта перемещения пассажиров) является модернизация инфраструктуры городского наземного электрического транспорта, поддержку которой также рекомендуется предусмотреть в Федеральном проекте. Решающую роль в определении структуры обновляемого парка и приоритетах развития инфраструктуры должны играть

органы власти субъектов Российской Федерации. В качестве центра компетенций по реализации федерального проекта предлагается определить ВЭБ.РФ.

Российское машиностроение готово обеспечить растущий спрос на современный подвижной состав в необходимых объемах, а также нарастить экспортные поставки при условии равномерной загрузки и длинного горизонта планирования заказов в соответствии с Комплексной программой

Российское машиностроение обеспечивает производство конкурентоспособного на мировом уровне подвижного состава всех типов. Рост объемов заказа транспортных средств целесообразно дополнять утверждением плана обновления подвижного состава субъектов РФ на период 3-5 лет и механизмами, позволяющими обеспечить равномерное распределение заказов в течение года с целью планомерной загрузки производственных мощностей

Подобные меры приведут к снижению издержек производителей, что позволит сдерживать рост цен и наращивать объемы поставок не только внутри страны, но и на экспорт.

Участники Форума отмечают в качестве приоритетного экологически чистые типы подвижного состава, включая электробусы, трамваи, троллейбусы, в перспективе – автобусы на водородных топливных элементах. Среди автобусов с двигателями внутреннего сгорания приоритетом являются газомоторные автобусы и другие автобусы экологического класса Евро 6. Целесообразно предусмотреть в рамках Комплексной программы обязательства поставщика подвижного состава по техническому сопровождению поставляемой техники в рамках сервисных контрактов и контрактов жизненного цикла.

Необходимо отметить готовность крупнейших лизингодателей (ПАО ГТЛК, Сбер-Лизинг, ВТБ-лизинг) привлекать внебюджетное финансирование на обновление парка подвижного состава в период 2021-2024 гг. при выделении субсидий из бюджета российской федерации после 2025 г.

Рабочая группа «Цифровизация в проектах пассажирского транспорта в городских агломерациях»

Руководитель - Кондрашов Александр Сергеевич, заместитель генерального директора ВЭБ – лизинг

Необходимым условием реализации Федерального проекта должно стать развитие IT-систем в городском транспорте во всех агломерациях, на которые распространяется Федеральный проект.

Участники Форума предлагают ряд конкретных решений по повышению эффективности и прозрачности взаимодействия участников отрасли пассажирского транспорта в городских агломерациях и на федеральном уровне за счет применения информационно-коммуникационных технологий.

IT-системы в городском транспорте должны обеспечивать автоматический сбор и обработку данных

- о пассажиропотоках,
- о состоянии и перемещении (навигационных отметках) транспортных средств,
- о состоянии и поведении водителя
- об оплате проезда и поступлении денежных средств

IT системы должны выполнять задачи, необходимые для обеспечения транспортной безопасности и осуществлять мониторинг качества транспортного обслуживания. Такие системы должны интегрироваться с системами управления дорожным движением, формировать данные для отправки на пользовательские приложения, «умные остановки», интеграторам такси и каршеринга. Необходимо постоянное актуальное информирование пассажиров, обеспечение возможности электронной безналичной оплаты проезда. При этом необходимо оптимизировать объем технической базы и количество бортового оборудования для предотвращения роста финансовой нагрузки на пассажиров и региональные / муниципальные бюджеты. IT-системы должны быть открытыми, обладать возможностью интеграции с другими компонентами ИТС и смежными IT-системами, федеральной АСУ ТК и другими системами.

Для эффективной цифровой трансформации отрасли необходимо, чтобы регулятор (Минтранс России) разработал и утвердил стандарты и протоколы сбора, хранения и обработки данных о функционировании общественного транспорта.

Рабочая группа «Инфраструктура. Привлечение внебюджетного финансирования в проекты пассажирского транспорта».

Руководитель - Корсун Юрий Викторович, заместитель Председателя ВЭБ.РФ

Инфраструктура пассажирского транспорта может быть обновлена в рамках механизмов концессий и ГЧП с привлечением значительных объемов внебюджетных средств, но это потребует административной поддержки и слаженных действий органов власти.

Восстановление нормативного состояния и строительство новой инфраструктуры, включая линии городского наземного электрического транспорта, депо и парки, является одним из ключевых приоритетов пассажирского транспорта городских агломераций.

Участники Форума отмечают целесообразность административной поддержки участия банков и других инвесторов в реализации проектов развития инфраструктуры в любых организационно-правовых моделях (концессии, соглашения о ГЧП, контракты жизненного цикла и другие соответствующие российскому законодательству модели) при условии, что параметры финансирования оказываются приемлемыми для региона и федерального центра.

Участники Форума сходятся также в необходимости формирования новой нормативной документации для развития наземного городского электрического транспорта, включая технические регламенты, что обеспечит стимулы для внедрения инновационных материалов и технологий строительства.