

**Открытое акционерное общество  
«Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»  
(ОАО «НИИАТ»)**

# **МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДОКУМЕНТА ПЛАНИРОВАНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ**

**Зам. Генерального директора ОАО «НИИАТ»  
по научной работе, д.э.н. Матанцева О.Ю.**

**МОСКВА 2017**



## Модель финансирования перевозки пассажиров

Существующая  
модель

$$БФ = СБ$$

$$Дпер = Доп + СБ$$

$$Рпер > Дпер$$

$$Доп = Трег \times Q$$

$$Трег < Тэо$$

где: БФ – сумма бюджетного финансирования;

СБ – субсидии, предоставляемые перевозчику местными органами власти;

Дпер – доходы перевозчика;

Рпер – расходы перевозчика;

Доп – доходы от оплаты проезда пассажирами;

Трег – величина регулируемого тарифа на перевозку пассажира;

Тэо – величина экономически обоснованного тарифа на перевозку пассажира;

Q – количество перевезенных пассажиров

## Проект транспортно-ориентированного развития регионов

### Специальные критерии оценки

- Повышение мобильности;
- Экологические преимущества;
- Освобождение от заторов – облегчение перегрузки;
- Рентабельность;
- Экономическое развитие;
- Землепользование.

### Основные критерии для оценки эффективности

критерий экономического развития

критерий землепользования

Транспортно-ориентированный проект был реализован в Австралийском городе Ииронгпилли, который построен на следующих принципах:

- формирование компактной зоны проживания;
- наличие в пешеходной доступности мест работы жителей, торговых, государственных, развлекательных и спортивных объектов;
- пешеходная доступность не более  $\frac{1}{4}$  мили или в пределах от  $\frac{1}{4}$  до  $\frac{1}{5}$ -2 мили остановок или пересадочных станций транспорта общего пользования.

**Основными критериями оценки сети ОПТ в Хельсинки являются:**

- Уровень сервиса
- Пешеходная достижимость (Approachability)
- Стыковки маршрутов и пересадочные узлы
- Доступность.

**Тарифообразование в европейских государствах осуществляется по одному из следующих методов:**

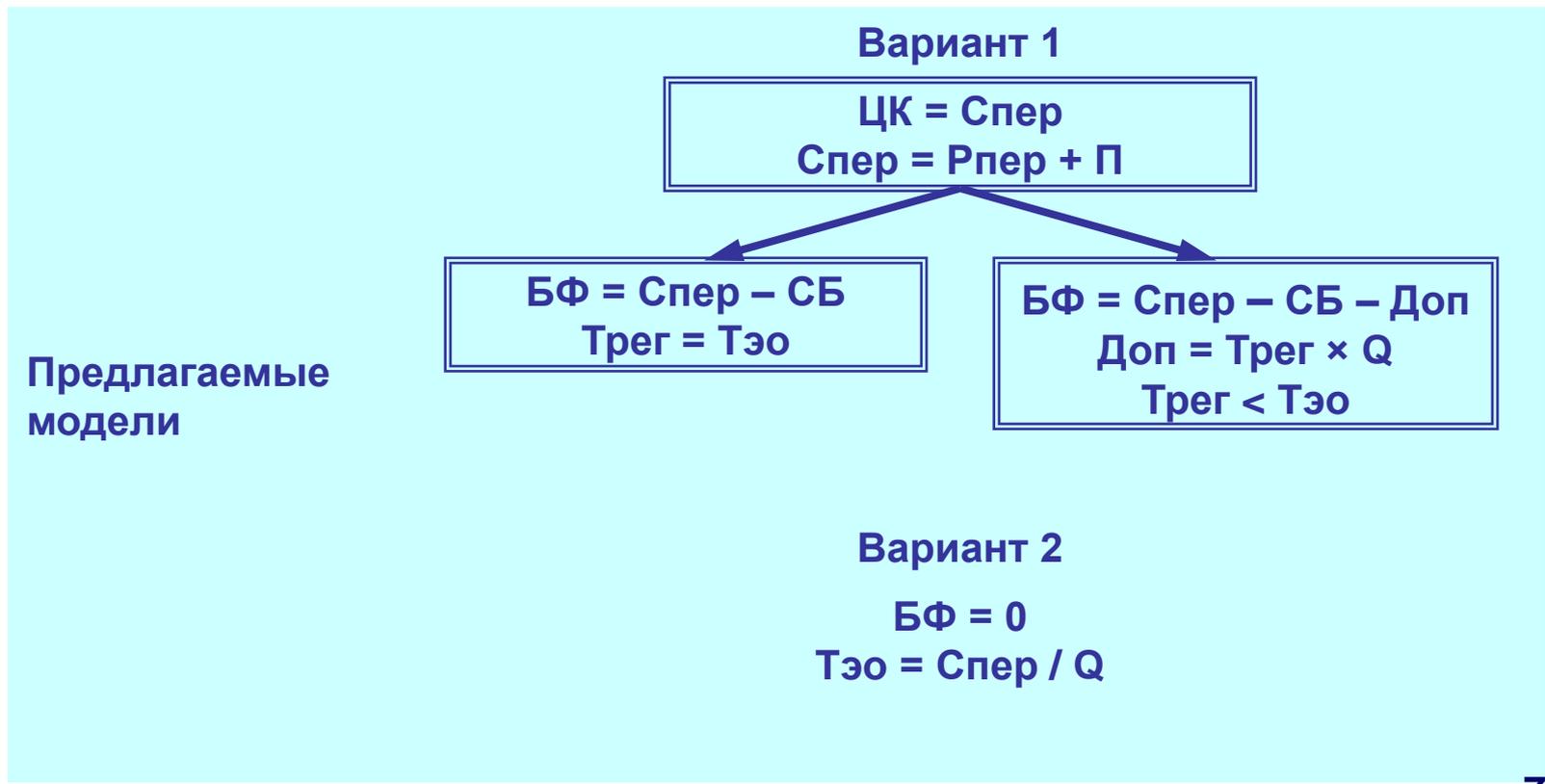
- свободное тарифообразование со стороны перевозчика; в ряде случаев местными администрациями возможно введение льготных тарифов для отдельных категорий населения с бюджетной компенсацией «выпадающих доходов»;
- величину тарифа устанавливает перевозчик, принимая на себя обязательство по согласованию с местной администрации темпов индексации тарифов; также возможно введение льготных тарифов для отдельных категорий населения с соответствующими бюджетными компенсациями;
- величину тарифа определяет заказчик перевозок, принимая на себя при этом все риски по объёму выручки (при использовании контрактов полной стоимости).

**Налоги, используемые для финансирования общественного транспорта:**

1. Подоходный налог и налог с прибыли компаний.
2. Налог на собственность
3. Сборы и штрафы, связанные с парковкой.
4. Частичное использование сумм специализированных налогов, ранее предназначавшееся исключительно для дорожной отрасли (дорожные сборы).
5. Местные транспортные налоги, в т.ч., - частично или полностью - налог на топливо, на приобретение или владение транспортными средствами.
6. Налоги на различные товары и услуги, не связанные с транспортной отраслью (на продажу книг, одежды, табака, некоторых видов спиртных напитков, азартные игры и т.д.).

# Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования

Утверждены распоряжением Минтранса России от 25 декабря 2013 г. № НА-143-р



## **Интернализация внешних стоимостей может быть эффективным способом сократить негативные воздействия транспорта**

Улучшить транспортную эффективность (например, эффективное использование недостаточной Инфраструктуры, энергии и экологически эффективный подвижной состав, эффективное использование различных видов транспорта).

Гарантировать равноправную конкуренцию между видами транспорта, которая означает справедливые цены рассмотрение эффективности работы и потенциалов различных видов транспорта.

Повысить уровень безопасности и сократить экологические последствия в транспортном секторе.

Единицами измерения для оценки внешней стоимости служат:

Евро в час – за несчастный случай, потерянный год жизни;

Стоимость за километр – при оценке инфраструктуры;

Евро за литр для внешней стоимости, связанной с расходом топлива.

## Основные тезисы концепции, предложенной партнерством в рамках Руководства HiTrans

Качественное планирование и проектирование сетей общественного пассажирского транспорта

Реальная конкуренция за пассажира с личным автотранспортом и достижение при этом экономической эффективности – это самый важный критерий успешности сетей ОПТ

Для построения эффективных сетей ОПТ необходимо четко определить цели и задачи, которые ставятся перед общественным транспортом на данной территории

Следует обосновывать и закреплять основные элементы сети на длительный срок

Необходимо понимать, какую роль играет общественный транспорт для разных организаций, учреждений, общественных институтов

Следует обращать пристальное внимание на институциональные реформы

Следует учитывать примеры лучших и эффективных практических разработок по планированию сети

Необходима широкая общественная и политическая поддержка для развития общественного транспорта.

Сети ОПТ должны сочетать в себе структурную стабильность с адаптацией к рыночным условиям

Необходимо грамотно использовать сетевой эффект

Необходимо строить высокочастотные сети ОПТ.

Необходимо разрабатывать стратегии для районов со слабым транспортным спросом

Необходимо сделать сервис максимально быстрым, а маршруты как можно короче.

Следует максимально использовать аналитические инструменты для оценки решений, в т.ч. математическое моделирование.