

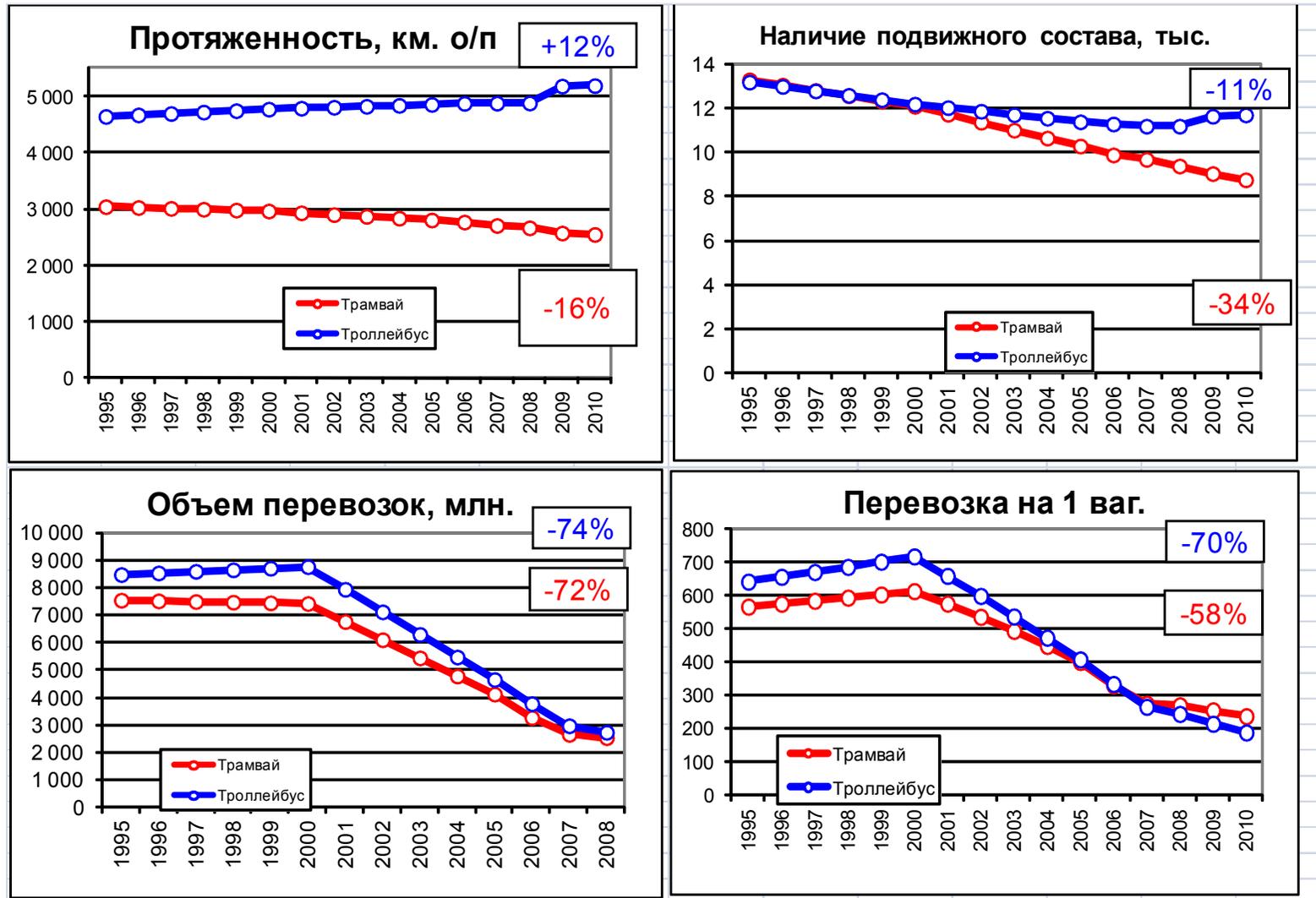


Общегосударственные стандарты на ГПТ

Справедливая конкуренция
– только в равных условиях!



1. ГЭТ теряет рынок



ГЭТ России сегодня – «социальный транспорт». Перспективы?



2. Подвижной состав ГЭТ

1. 89% трамвайных вагонов и свыше 65% троллейбусов – за пределами сроков амортизации

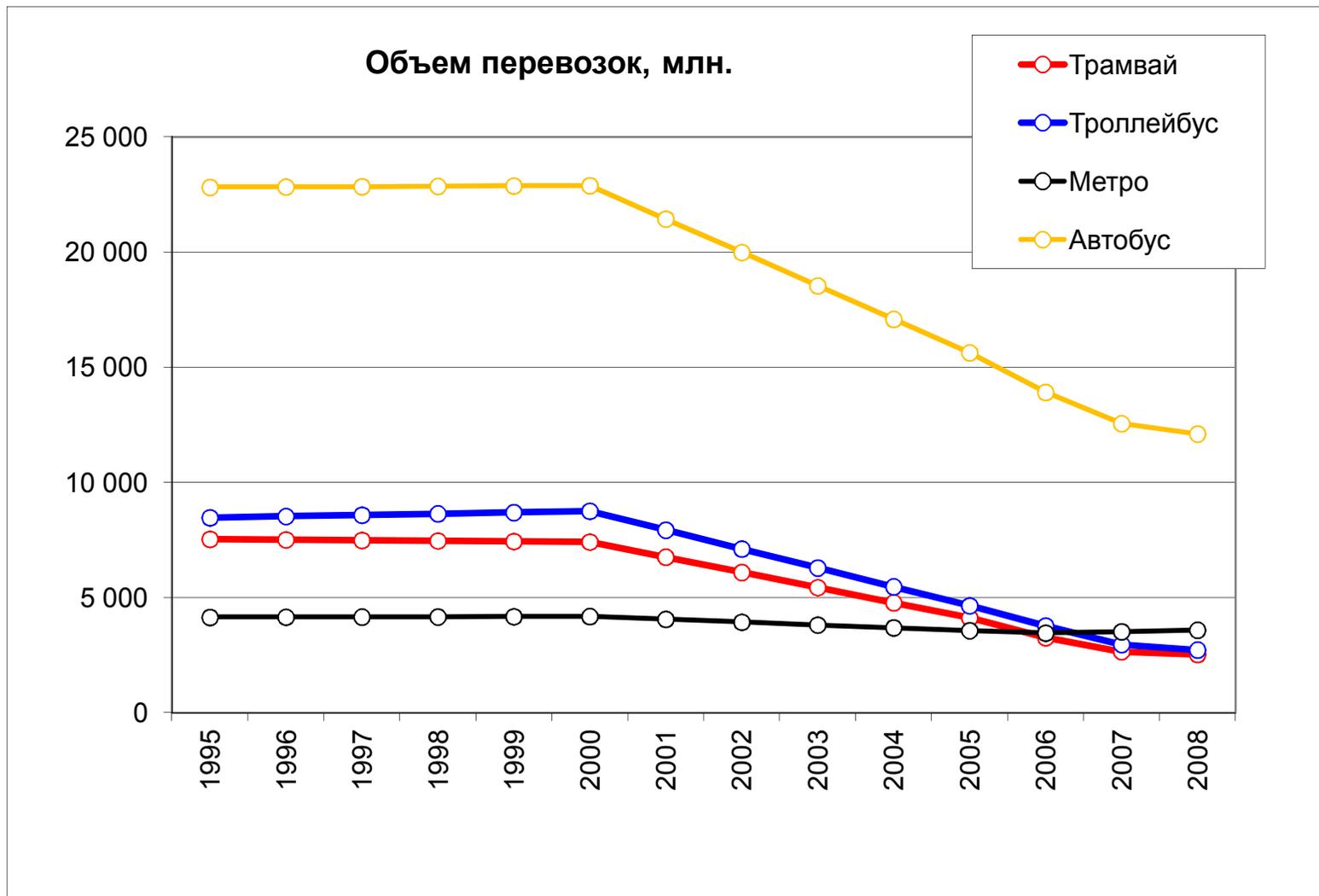
| Вид транспорта | Возраст подвижного состава, лет (на начало 2011 г.) | | | |
|----------------|---|-------|-------|-------|
| | <5 | 5-10 | 10-20 | >20 |
| Троллейбус | 20,0% | 17,5% | 55,0% | 7,5% |
| Трамвай | 6,7% | 4,2% | 48,0% | 41,1% |

2. Ремонтная база не модернизирована для обслуживания современного подвижного состава

- Угроза безопасности движения, снижение надежности работы;
- Снижение скорости, комфорта и привлекательности поездки;
- Высокие текущие расходы.



3. Городской транспорт теряет рынок

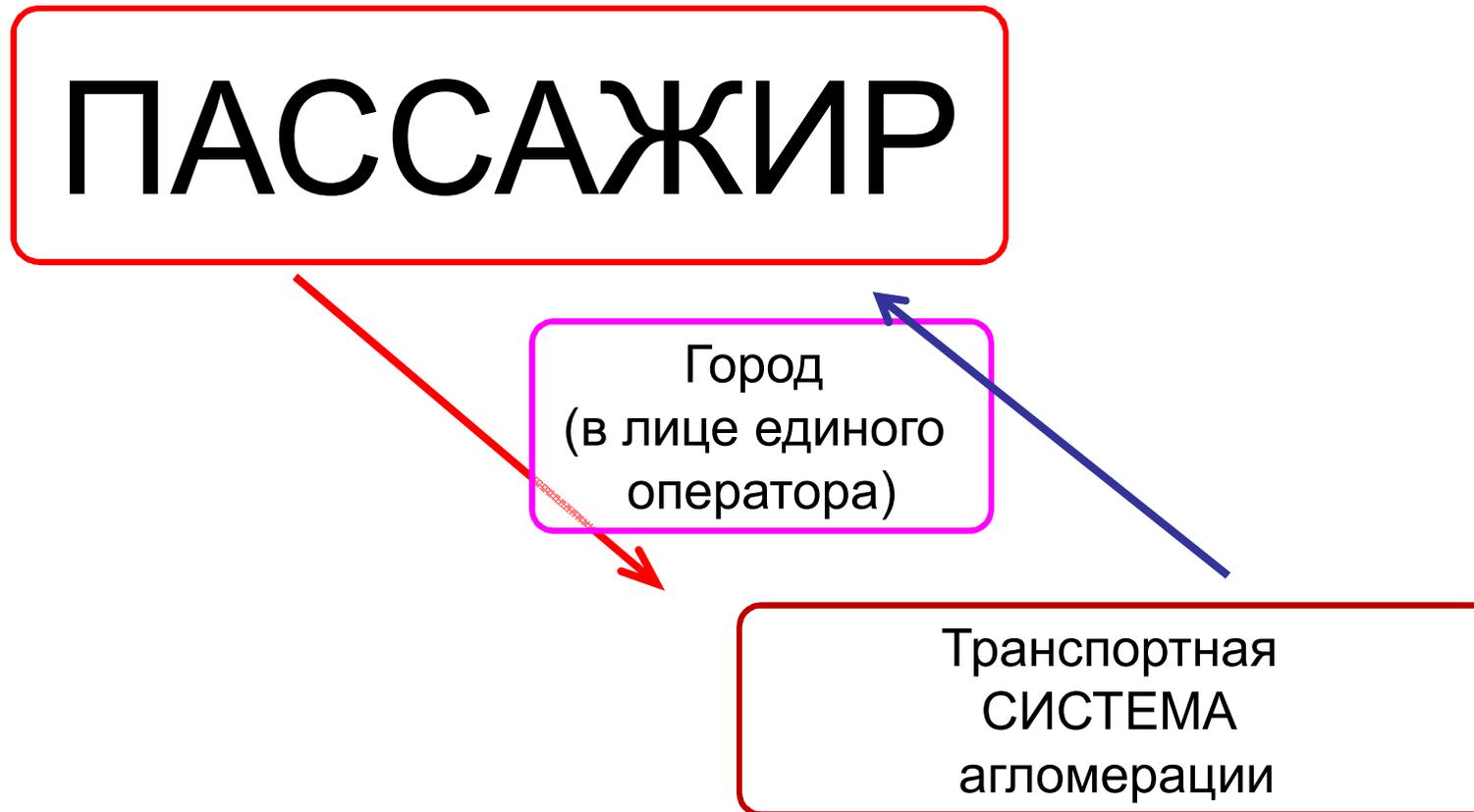


Метро показывает, что сохранение и рост возможны:
гос. поддержка + качество перевозок



4. Рынок сбыта = Пассажир

Рост рынка возможен только при привлечении
целевого потребителя - пассажира



Пассажир требует КАЧЕСТВО работы СИСТЕМЫ,
а не отдельных перевозчиков



5. Неравные условия – неравные цели

| № | Параметр обслуживания | «Хищный» перевозчик | Добросовестный перевозчик |
|---|-----------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Расписание | Без расписания (по наполнению) | Четкое время отправления |
| 2 | Льготы | Не предоставляются | Предоставляются (часто без компенсации) |
| 3 | Билеты и учет выручки | Без билетов и без учета выручки | Полный учет выручки |
| 4 | Время работы | Без обязательств | По стандартам качества |
| 5 | Охват территории | Без обязательств | По стандартам качества |
| 6 | Наполнение салона | Как можно больше | По стандартам качества |
| 7 | Цель | Снятие сливок (в ущерб качеству) | Удовлетворение потребностей в перевозках |



6. Причина сокращения ГПТ

действия «хищного» перевозчика в неравных условиях

| № | Действие «хищного» перевозчика (без закона) | Результат «хищника» | Результат добросовестного |
|---|--|-----------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Отправление за 30-60 секунд до добросовестного перевозчика | Все платные пассажиры | Пустые салоны или только льготники |
| 2 | Перевозка без льгот | Выручка наличными | Тяжбы за компенсации |
| 3 | Оплата наличными без билетов | Уход от налогов | Налоги 100% |
| 4 | Работа только в пик | «Жирные» потоки | Социальные пробеги в межпик |
| 5 | Работа только на «выгодных» маршрутах | «Жирные» потоки | Социальные пробеги с малым заполнением |

«Победит» всегда хищник => качество падает =>
рынок сворачивается



7. Цели закона

1. Рост рынка

= рост качества перевозок по системе;

2. Справедливая конкуренция на рынке

= равные условия перевозчикам.



8. Легализация неравных условий

| № | Параметр работы | Предложено в законопроекте | Равенство условий |
|---|---------------------------|--|--|
| 1 | 2 | 4 | 3 |
| 1 | Тариф | Регулируемый или свободный | Единый регулируемый |
| 2 | Расписания | Время отправления или интервал | Только время отправления |
| 3 | Создание маршрута | Органы власти или перевозчик | Только органы власти |
| 4 | Маршруты | Коммерческие или социальные | Все социальные (т.к. цель – социальная) |
| 5 | Содержание инфраструктуры | Городом или перевозчиком | Вся - городом |

Законопроект закрепляет неравенство условий
=> усилится уничтожение ГПТ



9. Легализация низкого качества

| № | Параметр качества | Предложено в законопроекте | Потребности пассажира |
|---|-------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Оплата заказа | + По рейсам / пробегу (для регул. тарифа) | + По рейсам / пробегу (нет простоев и опасной гонки) |
| 2 | Расписание | - Возможны «интервалы» без указания времени | + Четкое время отправления, координация всех маршрутов |
| 3 | Билеты | - Сбор выручки перевозчиком (в т.ч. без билета) | + Единые билеты на все маршруты (без оплаты пересадок) |
| 4 | Время работы | - Без обязательств | + По стандартам качества всей системы |
| 5 | Охват территории | - Без обязательств | + По стандартам качества всей системы |
| 6 | Наполнение | - Без обязательств | + Как можно меньше (стандарт качества) |

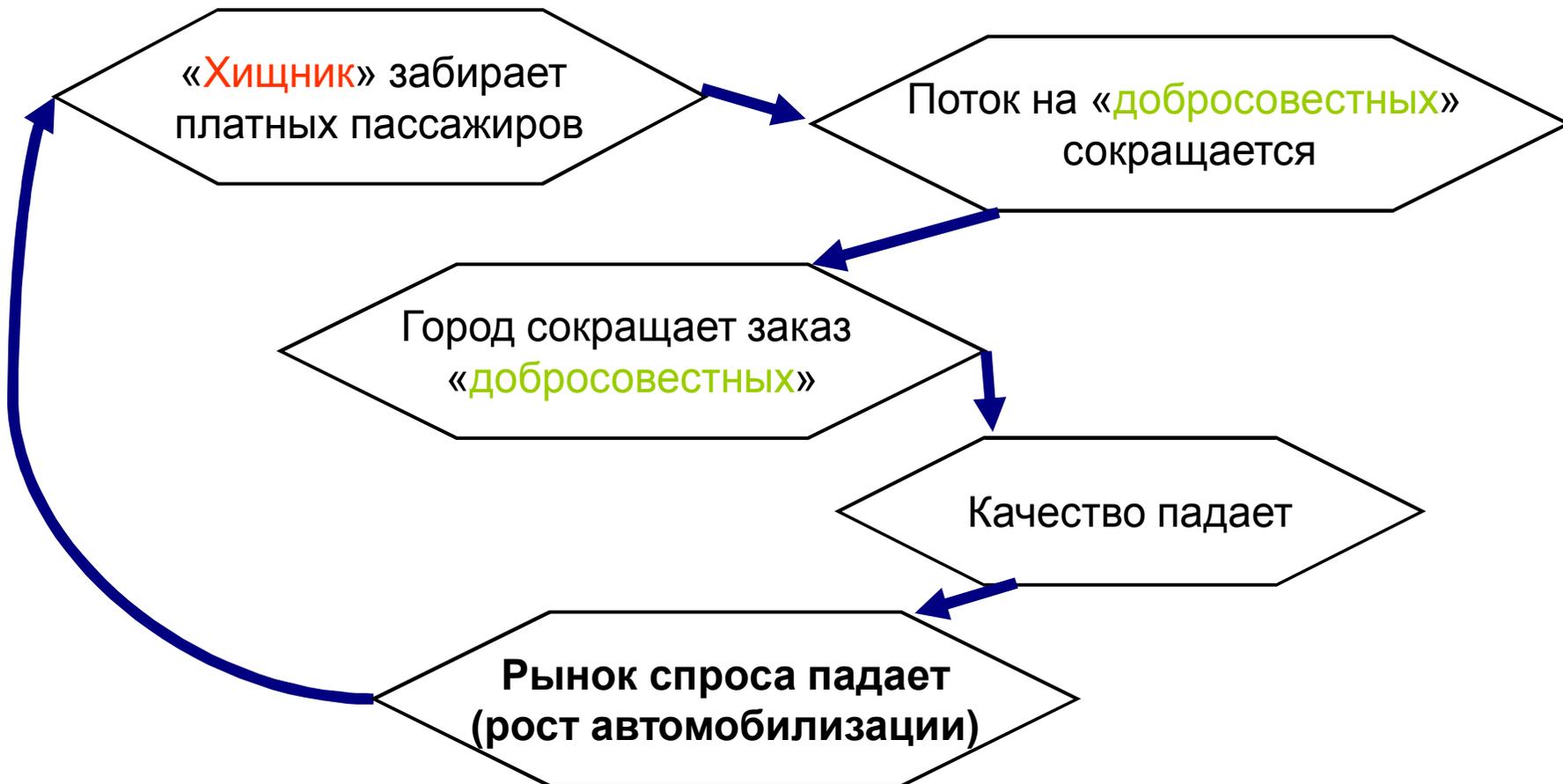
Законопроект снижает качество => рынок будет падать



10. «Примем как есть»?

Закон провоцирует деление на

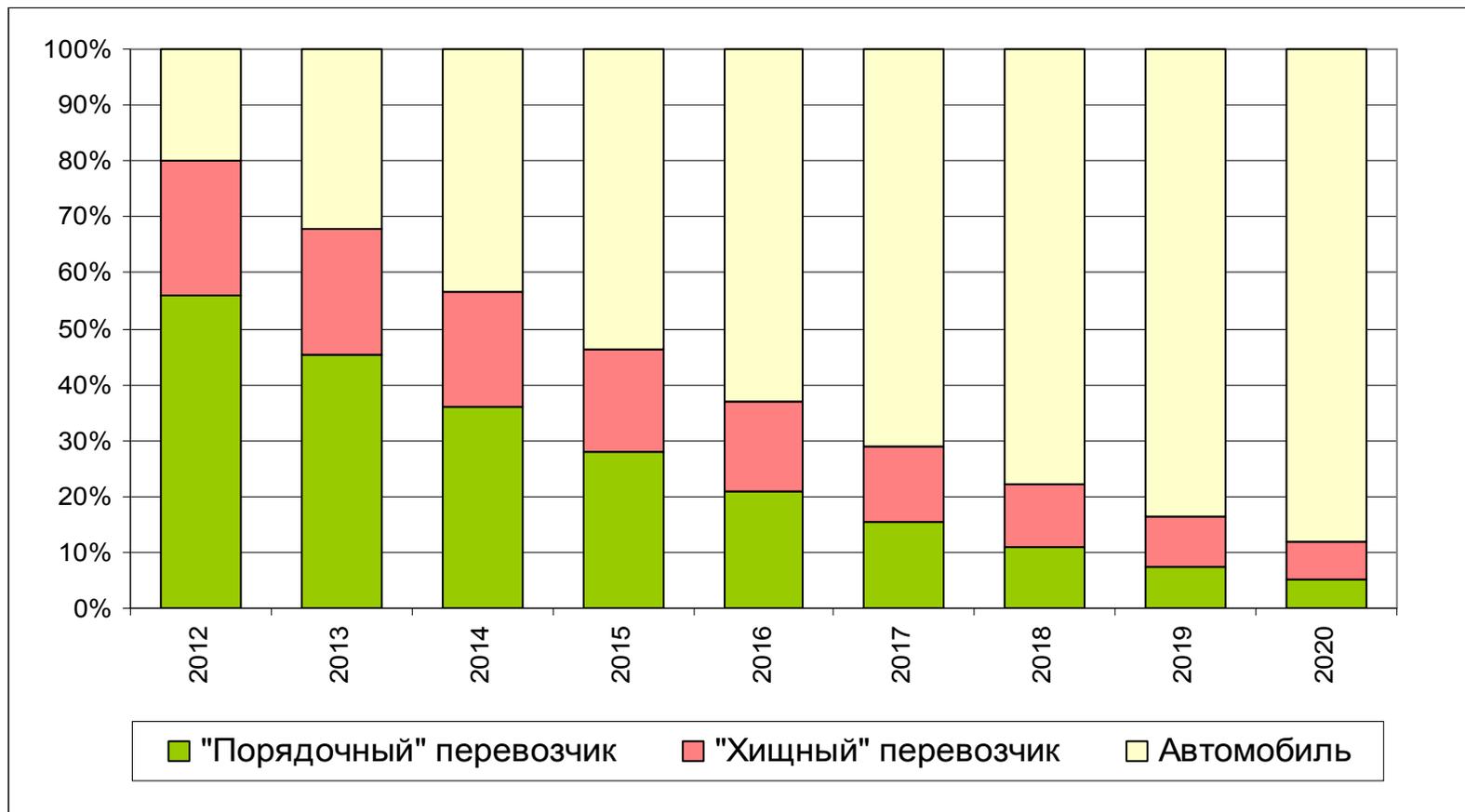
- «добросовестных» (по заказу города) и
- «ХИЩНЫХ» (по тарифу перевозчика)





11. Результат законопроекта

1. Доля «хищных» на рынке вырастет с ~30% до ~70%;
2. Рынок в целом («хищные» + «порядочные») упадет в несколько раз.

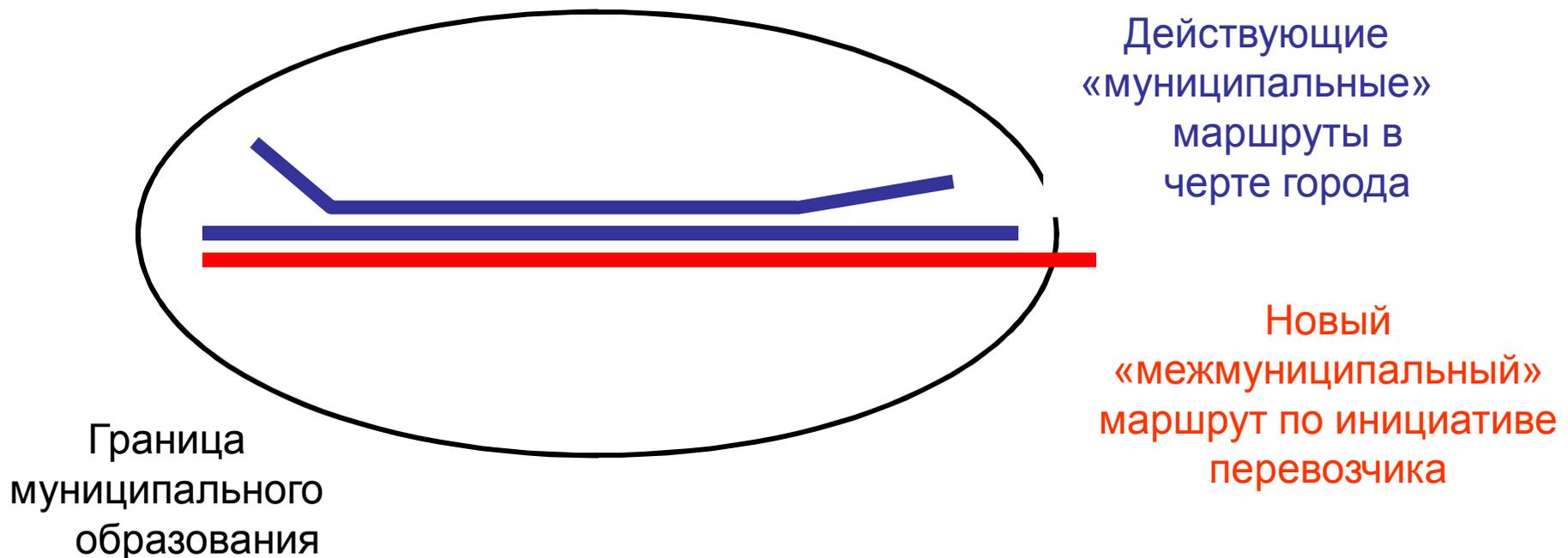


* Значения – условные, для показа тенденций



12. «Свобода новым маршрутам»?

1. Конфликт нового и действующих маршрутов
(новый отнимает пассажиропоток у действующих);
2. Конфликт «губернатора» и «мэра»
(новый маршрут через границу не учитывает дублирование на территории города)



Можно ли быть уверенным в устойчивости бизнеса?



13. Не допустим неравных условий!

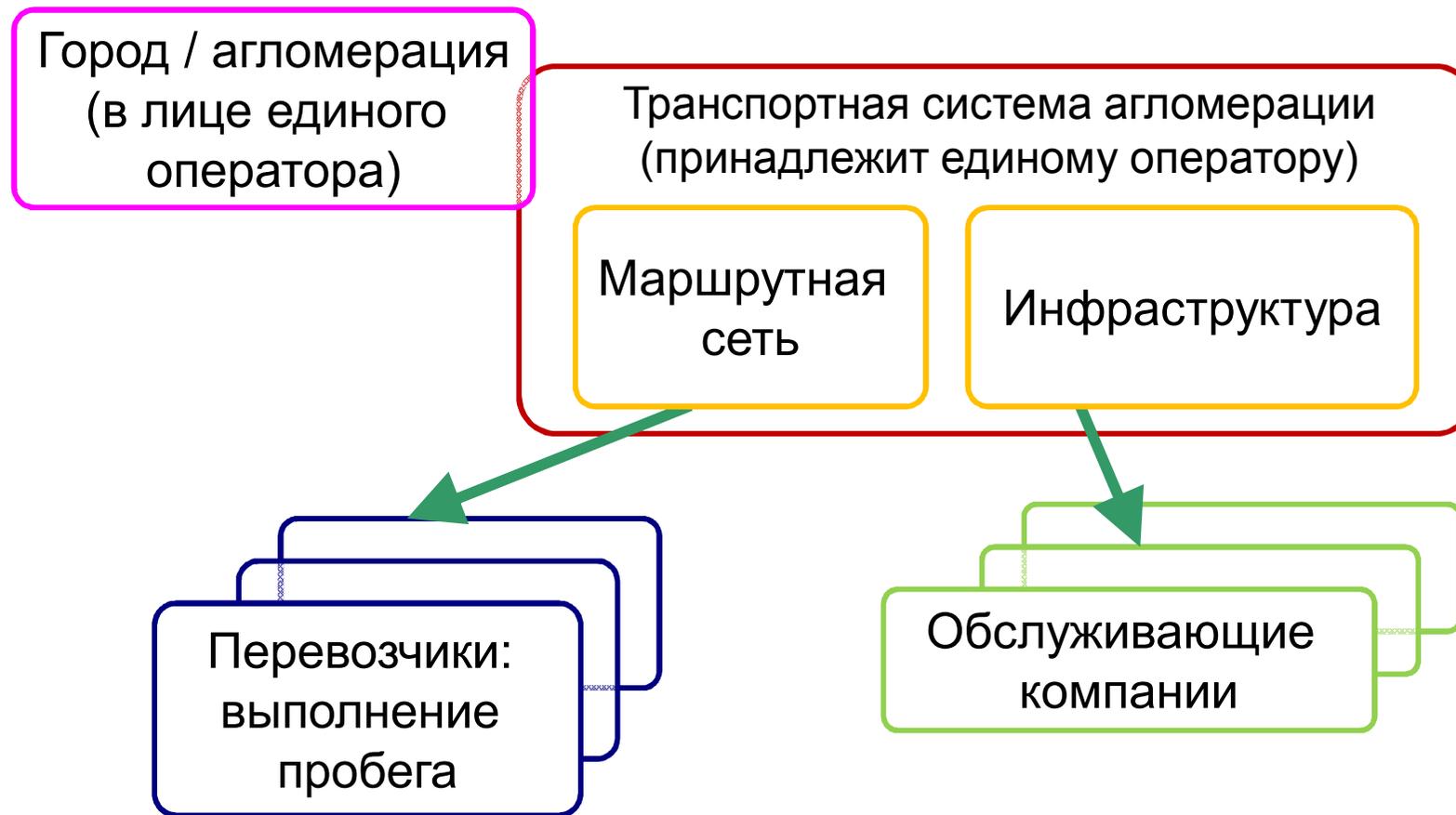
Следует категорически **исключить** из закона:

- Волонтаризм в создании маршрутов (без обоснования потребностей в перевозках проектной организацией);
- Деление на маршруты по «регулируемым» и «свободным» тарифам;
- «Интервалы» вместо точного времени отправления рейсов;
- «Компенсации льготников», которых невозможно посчитать



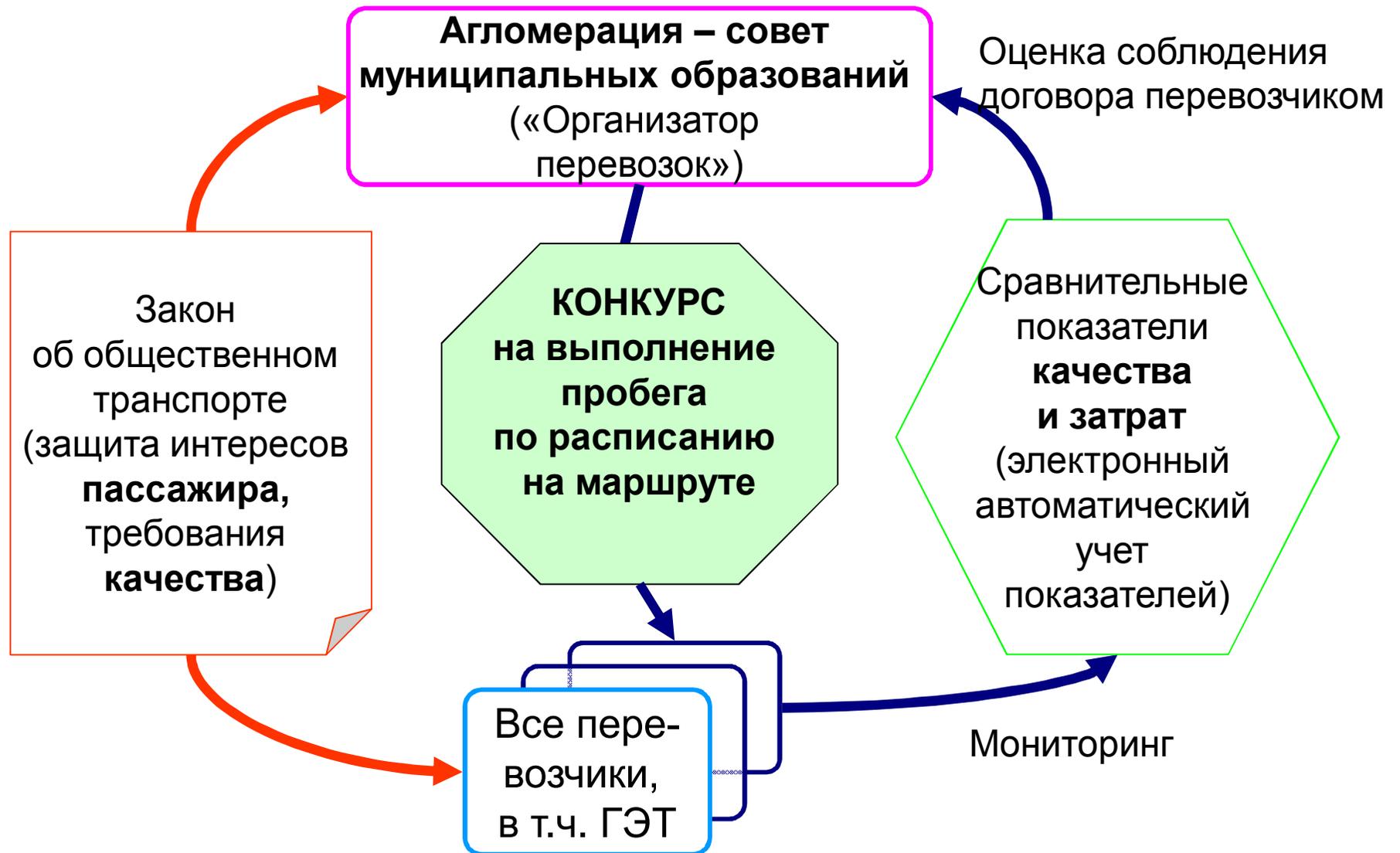
14. Схема устойчивого бизнеса

Единые условия для всех





15. Выбор перевозчика





16. Пассажир или пробег?

Единицы оплаты городом работы перевозчика

| | Сегодня: оплата за пассажира | Предлагается: оплата за пробег, штраф за нарушение расписания |
|-----------------------|---|---|
| Деление маршрутов | «Прибыльные» и «социальные» | Все маршруты выгодны в равной мере |
| Стратегия перевозчика | Драться за «прибыльные» маршруты, отказываться от «социальных» | Спокойно завоевывать рынок по сравнимому показателю – «цена километра пробега» |
| Поведение водителя | Гонка за пассажиром, простаивание на остановках | Точность соблюдения расписания |
| Итоги для города | - Часть маршрутов не обслужена; - Цены зависят от каждого маршрута; | -Все маршруты обслужены; -Единый стоимостной показатель по всей сети – цена пробега. |
| Итоги для перевозчика | Неопределенность: что будет с пассажиропотоком? | Уверенное планирование бизнеса |
| Итоги для пассажиров | - Снижение качества перевозок по ряду показателей (безопасность, комфорт, время поездки и т.п.) | - Максимальное качество перевозок |

При оплате пробега в выигрыше все:
перевозчики, город и пассажиры



17. Роль ГЭТ

Цель: ГЭТ – равноправный участник **коммерческого** рынка **добросовестных** перевозок по заказу города.

ГЭТ – это **технологии**, снижающие себестоимость и повышающие качество перевозок на маршрутах с высоким пассажиропотоком.

ГЭТ становится выгоднее автобуса при потоке:

Троллейбус: свыше ~300 чел. в час,

Трамвай: свыше ~1000 чел. в час.

По опыту СССР, ГЭТ охватывал >70% потока в городах.

Оценить эффективность вариантов (с учетом прогноза потока **на всей сети маршрутов**) может только **проектная организация**.



18. Выбор вида транспорта

- происходит при проектировании маршрутной сети;
- закрепляется в Генеральном плане.

Параметры маршрута: - пассажиропоток
- инфраструктура на трассе

Расчет эффективности работы маршрута на различных видах транспорта, с учетом:

- прогноза пассажиропотоков на срок жизни проекта;
- использования или строительства инфраструктуры;
- закупки и содержания подвижного состава;
- затрат на срок жизни проекта (~30 лет);
- социально-экономических эффектов (экологии и т.п.)

Выбор наиболее эффективного варианта

До разработки методики проектирования – закрепить минимальную долю ГЭТ в перевозках



19. Законопроект - коррективы

1. Ввести понятие «Оператор перевозок» как единую структуру управления пассажирским транспортом;
2. Исключить «тариф перевозчика», установить единый тариф оператора (для пассажиров) и конкурсную цену километра пробега подвижного состава данного класса (для перевозчиков);
3. Установить, что маршрутная сеть оператора (в т.ч. выбор видов транспорта) разрабатывается и изменяется специализированной проектной организацией, выбираемой по конкурсу, с предоставлением обоснований;
4. Определить термин «расписание маршрута»: время отправления всех рейсов по всем остановочным пунктам;
5. Установить главным критерием принятия решений – численные показатели качества и эффективности перевозок (закрепляемое подзаконными актами Правительства РФ, регионов и муниципальных образований);
6. Определить собственником транспортной инфраструктуры Оператора перевозок (с проведением заказа на обслуживание).



20. Предложения

1. Внести минимально необходимые коррективы в законопроект №423427-4;
2. Разработать методику корректировки маршрутной сети городского пассажирского транспорта на основе социально-экономической эффективности использования видов транспорта в конкретных условиях;
3. Разработать программу федеральной поддержки модернизации предприятий ГЭТ – для повышения показателей скорости сообщения, пунктуальности, энергоэффективности, доступности для маломобильных категорий населения;
4. Обеспечить программу софинансирования обновления подвижного состава 30/70, при условии на новый подвижной состав: энергоэффективность, доступность для маломобильных категорий населения, низкое время пассажирообмена, высокая обеспеченность местами для сидения.