

Меняем городской транспорт

2019



Развитие городского общественного транспорта

ТРЕНДЫ

- ✓ **Приоритет общественного транспорта перед личным**
- ✓ **Опора на крупных перевозчиков, обеспечивающих стандарты сервиса и безопасности**
- ✓ **Оптимизация маршрутной сети и исключение дублирования**
- ✓ **Экономически обоснованная тарификация со 100% компенсацией за «льготников»**
- ✓ **Модернизация парка транспортных средств и переход на экологически чистые виды топлива**
- ✓ **Единый оператор электронного билета**
- ✓ **Стимулирование безналичной оплаты за проезд**
- ✓ **Сбор платы за проезд городом и переход на оплату перевозчикам за транспортную работу**

Предпосылки



Общественный транспорт России сегодня – крупная, отсталая и неконсолидированная отрасль:

- Объем рынка - **более 1 трлн руб.** в год
- Отсутствие системного подхода в развитии транспортных сетей
- "Серый" бизнес – до 80% маршрутки, низкий сбор налогов
- Социальное ценообразование
- Кардинально устаревшие основные фонды



Высокий приоритет на государственном уровне – "Майский" указ Президента, перечень поручений Президента Пр-754 от 30.04.2019, федеральные и региональные программы развития



Высокий эффект на экономику (на 1 вложенный рубль в транспорт – 4 рубля добавочной стоимости в экономике)

Решение

Участие ВЭБ.РФ в проектах модернизации и развития городского общественного транспорта:

- Модернизация и строительство инфраструктуры общественного транспорта
- Обновление и приобретение подвижного состава общественного транспорта (в т.ч. в лизинг от ВЭБ.РФ)
- Предоставление качественной транспортной услуги населению (оператор)

Потенциальный эффект



Увеличение ВРП городов и регионов и улучшение качества жизни населения



До 1000 млн. человек годового пассажиропотока в 15-20 моногородах РФ получат комфортный общественный транспорт



1000-1500 единиц парка подвижного состава будут обновлены в 15-20 моногородах на горизонте 5 лет (автобусы, трамваи, троллейбусы, электробусы)

Развитие городского общественного транспорта

ТРЕНДЫ

- 70%** населения мира будет жить в городах к 2050 г.
- 60%** мирового ВВП создают 600 городов
- 17** крупнейших агломераций России создают 38% ВВП страны
- 5-10%** составит доля электротранспорта в общемировом количестве автомобилей к 2020 г.
- 80%** сокращение доли электротранспорта в структуре перевозок городским общественным транспортом в РФ за 13 лет
- 75-80%** изношенность подвижного состава, трамвайных путей, электрохозяйства в РФ
- 20-25** новых трамвайных систем в городах мира за последние годы

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА

	Детройт, США	Гранада, Испания	Реймс, Франция
Вид транспорта	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Трамваи QLine 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Легко-рельсовое метро 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Трамвайно-автобусная система
Форма соглашения	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Государственно-частное партнёрство 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Концессия
Объем инвестиций	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 180 млн долл. США 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 636 млн долл. США 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 424 млн долл. США
Целевая загрузка	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 70% за первый год 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 72% за первый год 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Превышение на 37% после 5 лет
Эффект	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Вблизи проекта реализовано 211 проектов редевелопмента общей стоимостью 7 млрд долл. США 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Рост пассажиропотока всего общественного транспорта на 10% ▪ Отказ горожан от использования 8 000 личных автомобилей 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Удовлетворенность граждан составила более 74% ▪ 79% поддерживают дальнейшее развитие проекта

«НЕЛЬЗЯ ПОСТРОИТЬ ТАКУЮ ДОРОГУ, КОТОРАЯ ВЫВЕДЕТ НАС ИЗ ПРОБОК»

Для перевозки **50.000 человек в час** в одном направлении необходимо дорожное пространство:
175 м шириной для перевозки только личными автомобилями;
35 м шириной для перевозки только автобусами;
9 м шириной под ж.д. путь для перевозки рельсовым транспортом.

Целевая модель проекта развития городского общественного транспорта

ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ

Бизнес- модель

- «Серый» бизнес – 80% перевозок в регионах осуществляется маршрутными такси
 - Не отвечающими требованиям безопасности
 - Не оборудованными кассами и валидаторами
- Государство недополучает налоги
- Низкий уровень безопасности дорожного движения

Операционная модель

- Системный подход отсутствует
- Маршруты не увязаны между собой
- Маршрутные такси не интегрированы в городскую инфраструктура, транспортную сеть и не связаны с магистральной маршрутной сетью

Тарифо-образование

- Социальный подход к тарифообразованию
- Администрации городов стремятся держать тарифы на заниженном уровне
- Недофинансирование инвестиционных программ

Подвижной состав

- 65-70% вагонов трамваев в России старше 20 лет

ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ

- Единый оператор пассажирского городского транспорта на уровне города
- Улучшение дорожно-транспортной безопасности
- Развитие инфраструктуры вокруг транспортных узлов и повышение налоговых поступлений

- Единая маршрутная сеть
- Единый электронный билет
- Удобные транспортно-пересадочные узлы
- Единая IT платформа (увязанная с другими городскими системами, в частности, с системой «безопасный город»)

- Рыночное тарифообразование
- Частные инвесторы

- Современный комфортный подвижной состав – экологичный и безопасный

Общественный транспорт – взгляд ВЭБ.РФ

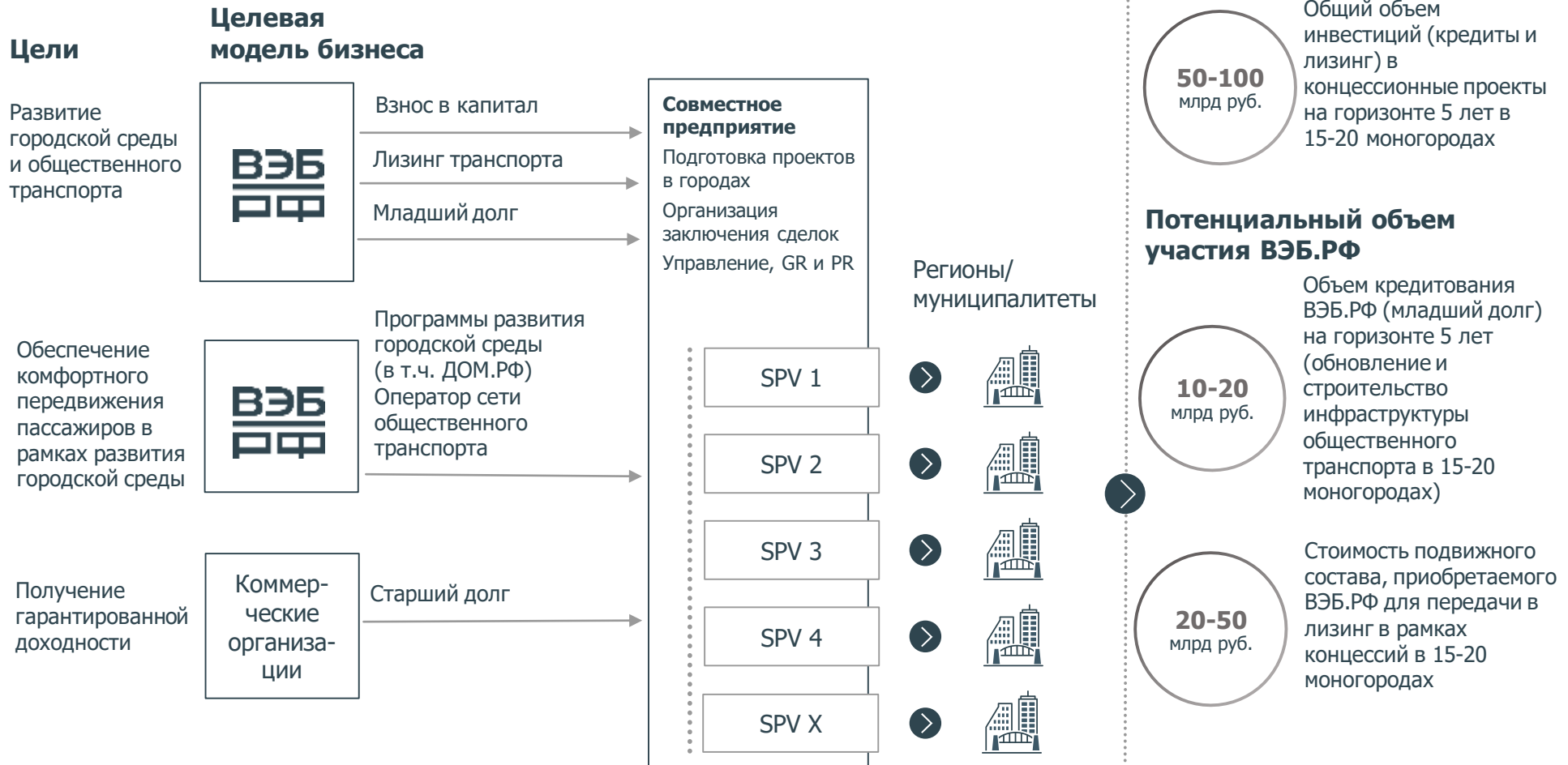


Комплексная модернизация систем общественного транспорта

Целевые проекты

- Единый оператор системы общественного транспорта
- Оператор городского общественного транспорта (перевозки)
 - Автобус
 - Троллейбус
 - Трамвай / ЛРТ
 - иное
- Технический эксплантат общественного транспорта (контракты жизненного цикла)
- Концессии в общественном транспорте: новое строительство / реконструкция с последующей эксплуатацией
- Инвестиции в инфраструктуру общественного транспорта
 - Энергетическое хозяйство
 - Остановочные комплексы / ТПУ
 - Набережные / причалы / вокзалы
 - IT
 - Иное

ВЭБ.РФ выступит инициатором развития городского общественного транспорта



SPV - Дочерняя компания СП в регионе для каждого проекта. SPV заключает соглашения с муниципалитетами (в т.ч. концессионные) и поставщиками оборудования, организует и контролирует строительные работы, осуществляет операционную деятельность и техническое обслуживание подвижного состава.

Инструментарий ВЭБ.РФ

**Предпроектное
финансирование и
обоснование проектов**



- *Разработка документов транспортного планирования*
- *Технико-экономическое обоснование проектов*
- *Финансовое моделирование*
- *Юридическое сопровождение*

**Участие в капитале
(прямые инвестиции)**



- *Участие в equity / младшем долге компаний-концессионеров*
- *Участие в капитале компаний-операторов перевозок*
- *Участие в капитале организаторов перевозок*
- *Участие в капитале компаний – операторов единого билета*

Кредитование



- *Старший долг компаний - концессионеров*
- *Финансирование КЖЦ*
- *Инвестиционные и коммерческие кредиты*

Лизинг



- *Подвижной состав*
- *Инфраструктурное оборудование и системы*
- *IT - системы*

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ

КОНТАКТНЫЕ ДАННЫЕ

Ямпольский Дмитрий,
руководитель направления

+7 916 622-0390

D.Yampolskiy@vtk-c.ru

