

## ДОКЛАД

# Кашиной Маргариты Олеговны на Международной конференции «Город и транспорт: безопасность, эффективность, устойчивость»

г. Хабаровск

4-5 сентября 2017 г

**Тема доклада: «Проблемы и перспективы железнодорожных пригородных пассажирских перевозок в г. Москве в увязке с градостроительным планированием».**

### Слайд 1

Пригородные пассажирские перевозки имеют большую востребованность в крупных агломерациях, учитывая их доступность, высокую провозную способность в пиковые часы, а также надежность, безопасность и экологичность.

Основными пользователями пригородного сообщения является экономически-активное население субъектов, совершающее поездки от дома к местам приложения труда, в то время как аудитория дальнего сообщения разобщена и содержит множество сегментов.

Учитывая большую вместимость пригородного подвижного состава по сравнению с поездом дальнего следования, а также среднюю населенность (76 % в дальнем следовании при 140% в пригородном) при равных размерах движения объем пассажиров в пригородном сообщении Московского региона значительно превышает дальнее сообщение.

Однако, учитывая все преимущества пригородного транспорта, приоритетность пригородных перевозок при проектировании графиков движения находится ниже, чем у поездов в дальнем следовании, что приводит к снижению удовлетворения спроса в пригородном сообщении и возникновению локальных транспортных катаклизмов при сбоях в движении поездов дальнего следования.

В соответствии с решением Президента РФ В.В. Путина на ближайшие годы необходимо выделить приоритетным развитие пригородного железнодорожного сообщения. Также в соответствии с поручением Президента РФ В.В. Путина № Пр-1331 п. 1 Необходимо разработать комплекс мер, направленных на недопущение сокращения объема пригородных перевозок и восстановления востребованных маршрутов, предусмотрев в нем механизмы целевой поддержки социально-значимых маршрутов.

Закрепление приоритетности пригородного железнодорожного транспорта в Федеральном законе «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» в частности для Московского железнодорожного узла как наиболее загруженного, даст возможность существенно улучшить качество и объемы перевозок, оптимизировать интервалы движения и увеличить размеры движения.

Предлагаемые инициативы Правительства Москвы были представлены в Минтранс России в феврале 2017 года).

## Слайд 2

В настоящий момент, за исключением Московского региона, у субъектов РФ и пригородных пассажирских компаний отсутствуют источники финансирования обновления парка подвижного состава.

Вместе с тем с учетом заключения долгосрочных договоров на транспортное обслуживание (сроком на 15 лет) темпы обновления поездов в г. Москве и Московской области силами перевозчиков являются недостаточными, принимая во внимание как необходимость обновления по мере истечения установленного срока службы арендованных у ОАО «РЖД» поездов, так и в целях увеличения размера парка для обслуживания дополнительных главных путей и, как следствие, для возрастающей транспортной работы.

Учитывая то, что на Московский регион приходится свыше 65% пригородных перевозок по стране, а также общее увеличение спроса в сегменте пригородных и пригородно-городских перевозок, требуется качественное улучшение возрастной структуры парка поездов.

Возложение всей ответственности за обновление парка подвижного состава на субъекты не позволит комплексно решить проблему выбытия подвижного состава с истекшим нормативным сроком службы. У пригородных пассажирских компаний в других регионах фактически отсутствует возможность привлекать кредитные средства для закупки новых поездов ввиду неустойчивого финансового состояния.

В качестве источника финансирования затрат на приобретение подвижного состава в пригородном сообщении можно рассматривать вариант целевого направления поступления от налога на имущество, уплачиваемого ОАО «РЖД» в бюджеты регионов.

В качестве инструментов государственной поддержки обновления подвижного состава пригородного пассажирского комплекса могут выступать иные механизмы, включая предоставление государственной поддержки в виде субсидий на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам на приобретение вагонов лизинговым организациям/пригородным пассажирским компаниям, а также возможность прямого субсидирования производителей подвижного состава.

При этом данную меру предлагается реализовывать в увязке с переходом субъектов и перевозчиков к долгосрочным договорам на организацию транспортного обслуживания населения в пригородном железнодорожном сообщении (до 15 лет).

В разрезе рассматриваемого вопроса нельзя не сказать о Комплексном плане транспортного обслуживания населения Москвы и Московской области на средне- и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок, разработанный Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы совместно с Минтранс Московской области, в соответствии с Методическими рекомендациями Минтранса России по формированию комплексного плана транспортного обслуживания населения субъектом Российской Федерации на средне- и долгосрочную перспективу в части пригородных пассажирских перевозок.

КПТО утвержден со стороны Правительства Москвы, а также со стороны Правительства Московской области и был размещен на официальном сайте Департамента транспорта 30.12.2015 года.

Следует отметить, что при организации транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации, утверждение КПТО в Московском регионе нормативными актами высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации не требуется.

При этом в 2015 году со всеми пригородными железнодорожными перевозчиками, осуществляющими свою деятельность на территории города Москвы, были заключены долгосрочные договора (сроком на 15 лет) на организацию транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении с учетом сбалансированной системы параметров транспортного обслуживания населения КПТО и необходимости компенсации потерь в доходах пригородных пассажирских компаний от установления тарифов ниже их экономически обоснованного уровня.

В целях возмещения недополученных доходов перевозчиков в связи с оказанием услуг по перевозке граждан-получателей мер социальной поддержки и льгот, предоставляемых обучающимся, воспитанникам и студентам образовательных учреждений, по оплате проезда железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении Департамент транспорта ежегодно заключает с перевозчиками договоры о предоставлении субсидии на реализацию мер социальной поддержки.

В настоящее время единственным комплексным программным документом по развитию транспортной системы г. Москвы и Московской области является «Программа развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года с определением мероприятий, связанных с расширением территории г. Москвы». Срок действия данной Программы завершается в 2020 году.

Программа стала ключевым инструментом, позволившим начать синхронизировать проекты различных транспортных отраслей по срокам и проектным решениям. При этом Программа не содержит долгосрочных приоритетов развития транспортной системы Московского региона и не соответствует горизонту планирования существующих стратегических документов федерального уровня.

В связи с этим назрела необходимость разработки документов стратегического планирования развития транспортной системы Московского региона на последующие годы.

Для придания инновационного характера, а также обеспечения опережающего развития транспортной инфраструктуры Московского региона необходимо первоначально разработать Стратегию развития транспортной системы Московского региона на период соответствующий документам стратегического планирования Российской Федерации.

**Стратегия должна стать основой схемы территориального планирования Московского региона в части развития транспортной системы.** В рамках Стратегии будут проработаны целевые ориентиры и системы показателей, учитывающих наиболее вероятные сценарии развития, а также утвержденные и разрабатываемые планы развития всех основных участников (органы исполнительной власти Москвы и Московской области, транспортные и девелоперские компании и пр.).

### **Слайд 3**

Разработка Стратегии будет являться первым этапом процесса планирования сбалансированного развития транспортной системы Московского региона.

Для достижения целей, установленных Стратегией, будет сформирована Комплексная программа сбалансированного развития транспортной системы Московского региона на период 2020 – 2025 годов (далее – Комплексная программа).

В рамках Комплексной программы будут проработаны и обоснованы конкретные адресные мероприятия **в разрезе градостроительного планирования** (организационные, инфраструктурные, инновационные и пр.) на период 2020-2025 годов. Разработка Комплексной программы будет являться вторым этапом процесса планирования сбалансированного развития транспортной системы Московского региона, и будет осуществлена после утверждения Стратегии.

В целях преодоления недостатков «Программы развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года», а также обеспечения взвешенного и согласованного подхода к формированию документов стратегического планирования предварительно будет разработана Концепция Стратегии развития транспортной системы Московского региона до 2030 г. и Комплексной программы сбалансированного развития транспортной системы Московского региона на период 2020-2025 годов.

Концепция будет являться комплексным прогнозным описанием планируемых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, технологий и подвижного состава, а также всех прочих факторов, влияющих на итоговое состояние транспортной системы Московского региона.

### **Слайд 4.**

Методология формирования Концепции Стратегии развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2030 г. и Комплексной программы сбалансированного развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период 2020-2025 годов в части развития различных видов транспорта (показана в презентации)

### **Слайд 5.**

Принимая во внимание, что пригородным пассажирским комплексом ежегодно пользуется около 1 млрд. человек, считаем крайне важным реализацию вышеуказанных мероприятий, направленных в том числе на обновление подвижного состава, разработку документов стратегического планирования развития транспортной системы Московского региона на последующие годы, А закрепление приоритетности пригородного железнодорожного транспорта в Федеральном законе «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации» в частности для Московского железнодорожного узла позволит не только серьезно повысить качество оказываемых услуг по перевозке и уровень сервиса, но и обеспечить на должном уровне безопасность пассажирских перевозок.

**Спасибо за внимание!**