

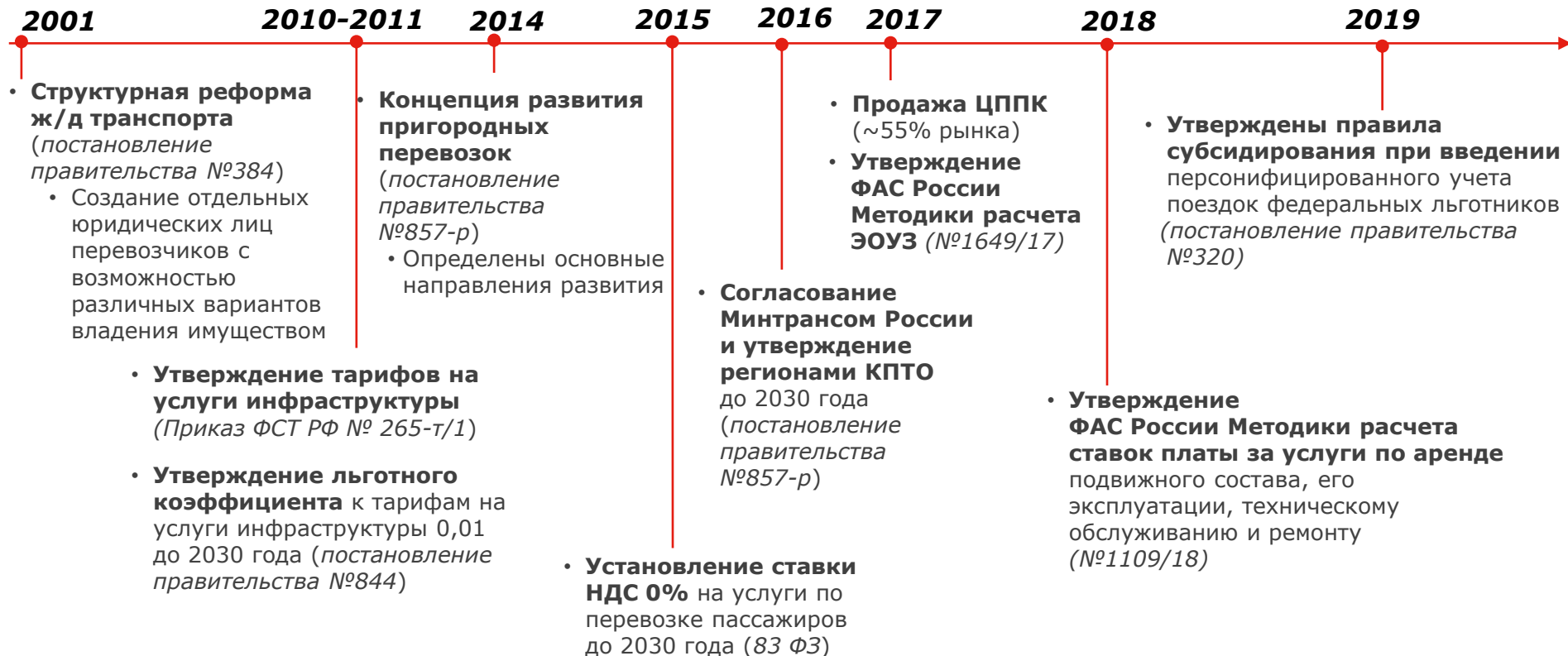


## Материал по организационной модели обеспечения пригородных перевозок железнодорожным транспортом

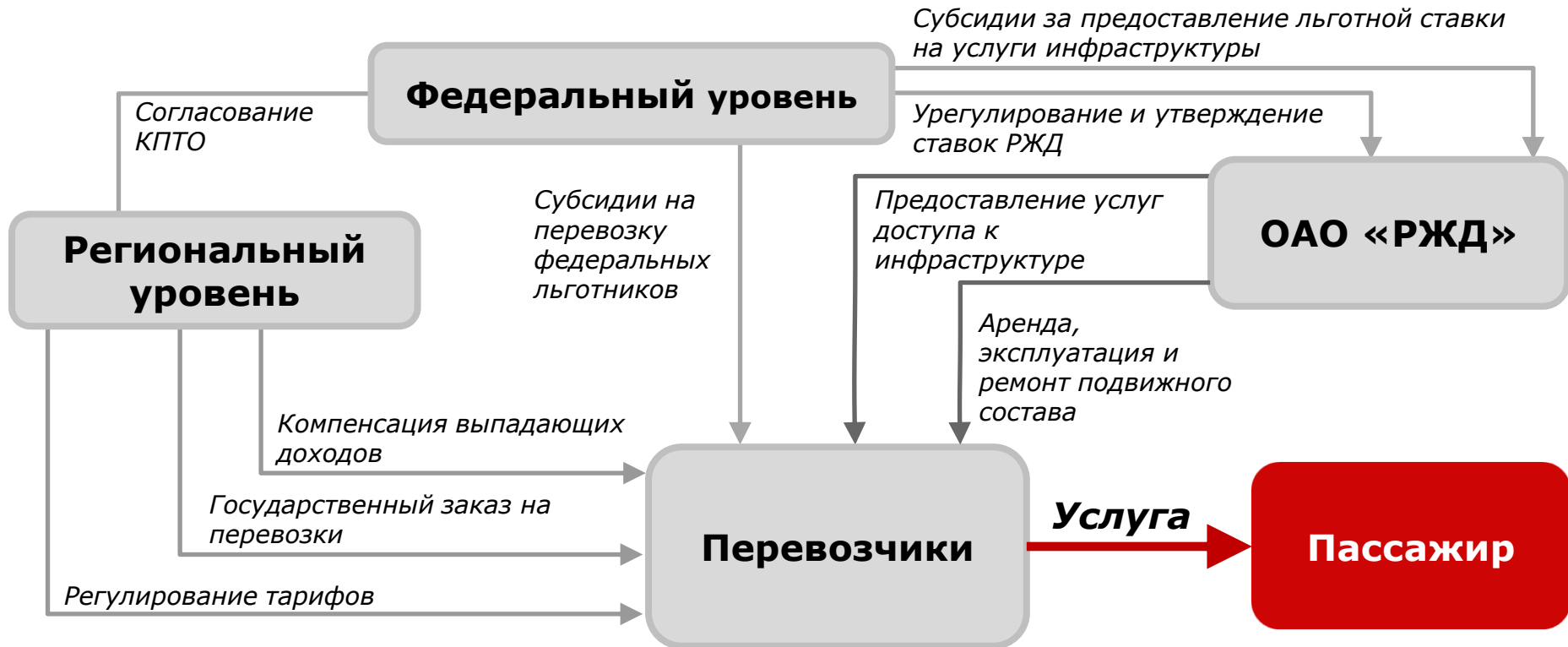
Февраль 2020 года



## Этапы изменений в пригородном железнодорожном комплексе



## Текущая модель организации пригородных перевозок



## ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ – ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

### Рост пассажиропотока после обновления подвижного состава на маршрутах



**Развитие Агломерации**  
«Городская электричка»



**Расширение**  
маршрутной сети



**Новый**  
подвижной состав



**Внедрение**  
новых клиентских и  
цифровых сервисов



**Повышение**  
качества коммуникации  
с клиентами



**Создание**  
безбарьерной среды



#### ➤ Текущие центры экономического роста

Санкт-Петербург  
Москва  
Воронеж  
Тула  
Ростов-на-Дону

Краснодар  
Н.Новгород  
Самара-Тольятти  
Саратов  
Казань  
Пермь

Уфа  
Екатеринбург  
Челябинск  
Омск  
Новосибирск  
Красноярск  
Иркутск

#### ➤ Перспективные центры экономического роста

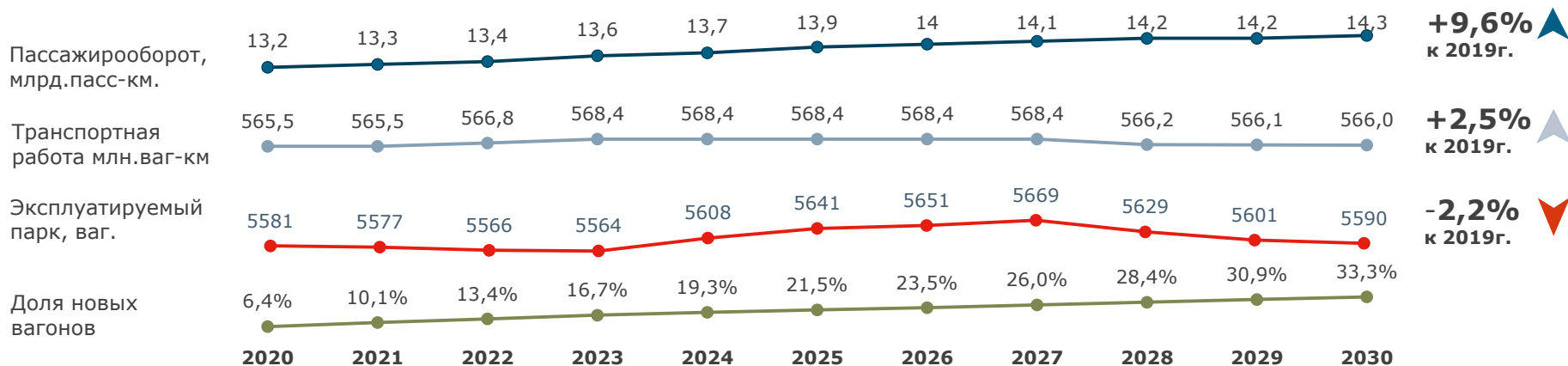
Ярославль  
Липецк  
Ставрополь - Минеральные Воды  
Волгоград  
Рязань

Пенза  
Ульяновск  
Чебоксары  
Киров  
Ижевск  
Оренбург  
Тюмень

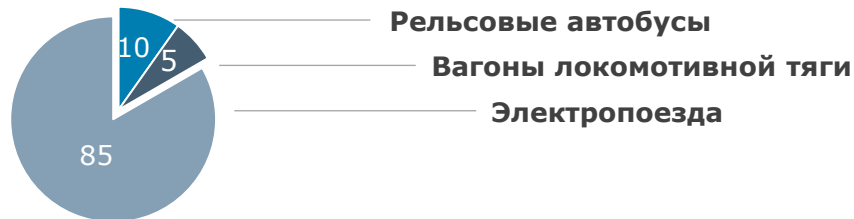
Барнаул  
Кемерово  
Новокузнецк  
Хабаровск  
Владивосток

## К 2030 году необходимо обновить более 33% парка подвижного состава

Показатели работы пригородного комплекса по базовому сценарию до 2030 гг. (без ЦППК)



## Структура закупаемого парка ПС, 2019-2030 гг. %



### Критерии принятия решения при закупке парка

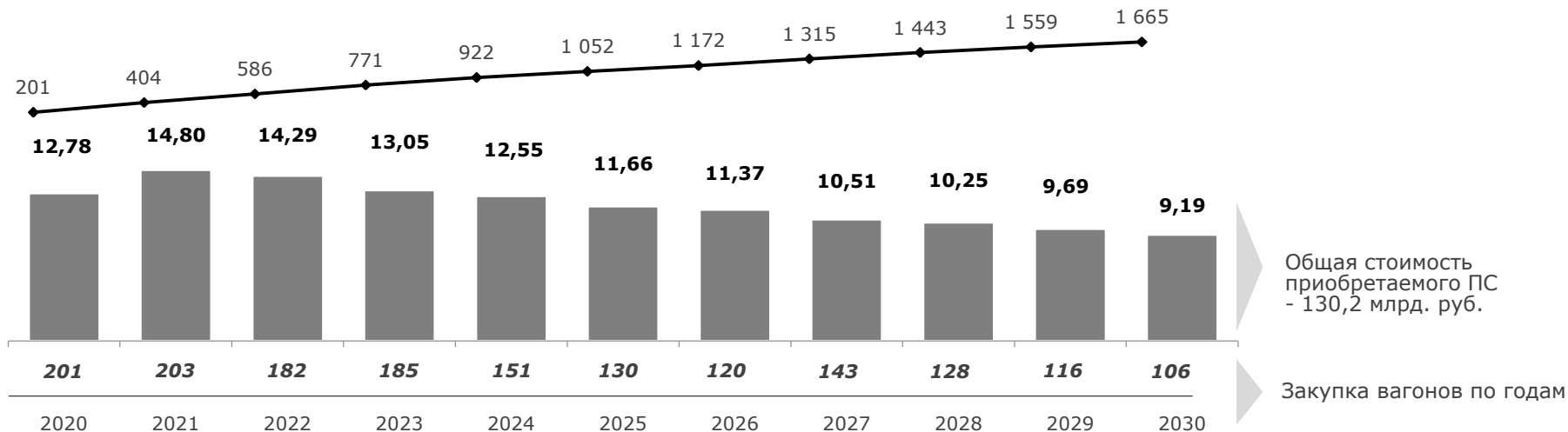
- Наличие электрификации и род тока
- Климатический фактор
- Пассажиронапряженность
- Наличие платежеспособного спроса
- Платежеспособность субъекта
- Наличие ремонтных мощностей
- Отсутствие потребности в «тяжелых» инвестициях в развитие депопской инфраструктуры

## Потребность в обновлении парка к 2030 году составляет 1665 вагонов

Финансирование, требуемое на возобновление традиционного парка, в ценах соответствующих лет, млрд. руб. и планируемая закупка, шт.

■ Стоимость закупки ПС

◆ Закупка вагонов накопленным итогом



# Финансирование приобретения подвижного состава из заемных средств ФНБ имеет ряд ограничений

## Варианты финансирования

### Условия

### Основные преимущества

### Основные ограничения

1

**Привлечение заемных средств ФНБ**

Ставка

Срок

~6,2%<sup>1</sup>

10 лет

- Ставка ниже, чем при привлечении заемных средств на рыночных условиях

- Доля ФНБ в финансировании проекта не превышает 20% от суммы инвестиций, т.о. потребуются привлечение дополнительного финансирования из других источников
- Административные процедуры требуют подготовки дополнительной отчетности по проекту, контроль реализации
- Отсутствие возможности привлечения ежегодных траншей
- Увеличение долговой нагрузки ОАО «РЖД»

2

**Привлечение заемных средств**

~7,2%

10 лет

- Гарантия фиксированных купонных выплат
- Возможность снижения затрат на проценты в случае изменения требований к «зеленым» проектам
- Меньшие административные барьеры по сравнению с ФНБ

- Срок ограничен 10-15 годами
- Ставка будет определяться рыночными условиями в момент размещения.
- Увеличение долговой нагрузки ОАО «РЖД»

3

**Инвестиционные ресурсы ОАО «РЖД»**

Приоритизация проектов в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД»

- Инвестировать в виды деятельности, которые показывают динамику роста
- Возможность корректировки в течении года

- Необходимый объем снижения стоимости подвижного состава от производителей 5%
- Корректировка ДПР ОАО «РЖД»

1. Согласно законопроекту «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации в части совершенствования управления средствами Фонда национального благосостояния», ставка доходности ОФЗ со сроком погашения 10 лет

## Централизованная закупка подвижного состава повысит эффективность пригородных перевозок



### Запросы регионов на новый ПС

- ✓ подтверждение компенсации затрат на аренду ПС в составе выпадающих доходов ППК
- ✓ сдача в аренду ПС по ставкам согласно приказа ФАС России от 8 августа 2018 г. № 1109/18



### Поэтапная замена подвижного состава

- ✓ синхронизация возможностей и потребностей субъектов РФ и заводов производителей
- ✓ для ОАО «РЖД» гарантированные объемы использования инфраструктуры и управление загрузкой ремонтных мощностей



### Эффект масштаба

- ✓ сокращение расходов за счет больших объемов закупки
- ✓ возможность оперативной передислокации парка при масштабных мероприятиях



### Стабильный рост пассажиропотока при запуске нового ПС ( $\approx 10\%$ )

- ✓ снижение потребности в региональных субсидиях



### Удовлетворение спроса на перевозки

- ✓ стабильная, современная и качественная услуга перевозки для пассажиров

Централизованная закупка ПС позволит обеспечить транспортную доступность населения на долгосрочную перспективу



# Мультипликативный эффект от производства подвижного состава составляет около трети от стоимости ПС

Налоговые отчисления в бюджеты различных уровней, млрд. руб.



2020-30 гг.



Налоговые отчисления в бюджеты различных уровней

> 30 млрд.руб. до 2030\*



Развитие импортозамещения в России



Развитие инновационного климата в России



Обеспечение трудовой занятости населения

> 15 тыс. человек



Развитие технологической и конструкторской баз



Разработка и создание инновационного подвижного состава



Заказы на производство комплектующих у отечественных производителей

> 10,5 млрд.руб. в год



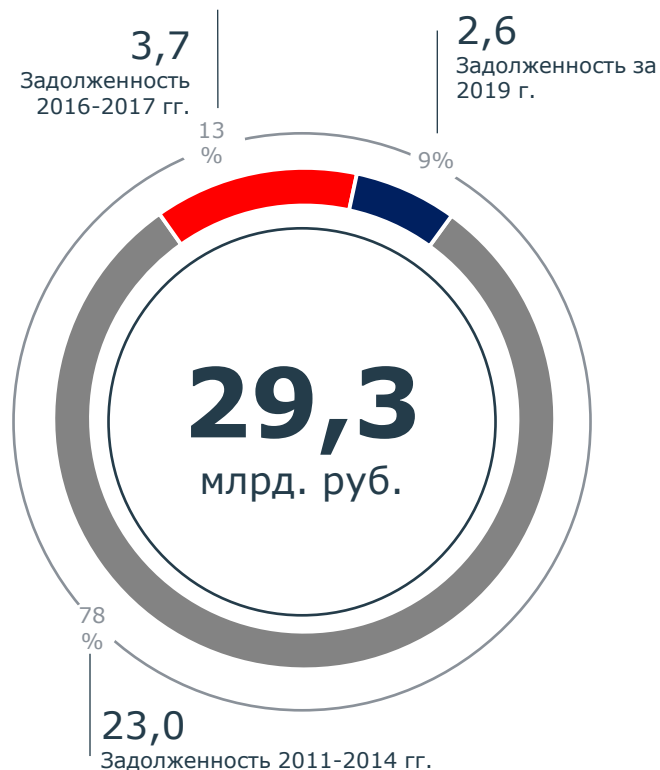
Загрузка собственных производственных мощностей и мощностей сторонних организаций



Создание продуктов для различных отраслей промышленности

\* В период 2020-2030, в ценах соответствующих лет, Источник: ДМЗ, ТМХ

## Задолженность федерального бюджета за оказание услуг инфраструктуры является сдерживающим фактором в пригородном комплексе



### Предлагаемый график погашения задолженности

Период возникновения задолженности	Сумма задолженности, млрд. руб.	Предлагаемый период погашения
<b>ВСЕГО, в т.ч.</b>	<b>29,3</b>	-
2011-2014 гг.	23,0	2020 г.
2016 г.	2,4	2020 г.
2017 г.	1,3	2021 г.
2019 г.	2,6	2021 г.

**2020г. потребность - 42,8 млрд. рублей,  
предусмотрено в бюджете -36,7 млрд. рублей,  
дефицит - 6,1 млрд. рублей**

## Направления взаимодействия с федеральными и региональными органами власти



Урегулирование вопроса по полному возмещению выпадающих доходов в результате государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении

---



Синхронизация проектов развития регионов и пассажирского комплекса

---



Выстраивание взаимоотношений с субъектами РФ на принципах долгосрочности взаимных обязательств в части объема транспортной работы и развития инфраструктуры

---



Определение подходов к обновлению подвижного состава для пригородных пассажирских перевозок

---



Урегулирование вопроса по полному возмещению выпадающих доходов в результате государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении

---



Синхронизация проектов развития регионов и пассажирского комплекса

---



Выстраивание взаимоотношений с субъектами РФ на принципах долгосрочности взаимных обязательств в части объема транспортной работы и развития инфраструктуры

---



Определение подходов к обновлению подвижного состава для пригородных пассажирских перевозок

---