



Факультет городского и
регионального развития

Институт экономики транспорта и
транспортной политики

Ярославль 2023

Опыт внедрения контрактов на регулярные перевозки в России

Александр Рыжков

Ярославль

15 марта 2023 года

Круглый стол «Модернизация транспортной системы региона: перспективы и риски»



Александр Рыжков

Опыт внедрения контрактов на регулярные перевозки в России

Круглый стол
«Модернизация транспортной системы региона:
перспективы и риски»

2

Об Институте

Институт экономики транспорта и транспортной политики (ИЭТиТП НИУ ВШЭ) создан в 2011 году и объединил экспертов по урбанистике, транспортному планированию, моделированию и экономике транспорта.

Миссия Института — научная, экспертная и консалтинговая деятельность в интересах развития транспорта России, её регионов и городов.

Среди заказчиков десятки правительственных и неправительственных организаций и юридических лиц по всей стране.

Основные заказчики Института



Минтранс России



ФДА
«Росавтодор»



Департамент
транспорта
Москвы



ЦППК



Институт
Генплана
Москвы



FIFA WORLD CUP
RUSSIA 2018



О докладчике

Александр Рыжков

Научный сотрудник Института,
Старший преподаватель
Высшей школы урбанистики НИУ ВШЭ.

Лучший преподаватель ВШЭ 2020 и 2021.

Автор статей в научном журнале Research in Transportation Economics, в монографии издательства Springer.

Участник международных научных конференций Thredbo (International Conference Series on Competition and Ownership in Land Passenger Transport).

<https://www.hse.ru/staff/aryzhkov>

<https://www.youtube.com/@arzhkv>





История регулирования частных перевозчиков



0. Вакуум регулирования

1. Паспорт маршрута

2. Открытый конкурс плюс договор

3. 220-ФЗ:
а. контракт (рег. тариф)
б. свидетельство (нерег. тариф)

Начало 1990-х

Середина 1990-х —
Середина 2000-х

Середина 2000-х —
Середина 2010-х

С 2015 года



Современная российская модель по 220-ФЗ

Вариант 1

Перевозки по нерегулируемым тарифам (по свидетельствам)

СВИДЕТЕЛЬСТВО серия 54 № 0000000
об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок

выдано _____ (инициалы и фамилия уполномоченного органа власти, выдавшего свидетельство)

с _____ 20__ г. по _____ 20__ г.

1. Маршрут	Регистрационный номер в реестре	Порядковый номер	Наименование	
	Наименование (Ф.И.О.)	Место нахождения	ИНН	
2. Перевозчик				
3. Промежуточные остановочные пункты				
4. Улицы и автомобильные дороги				
5. Вид транспортного средства	6. Экологические характеристики	7. Порядок посадки (высадки) пассажиров		
8. Максимальное количество транспортных средств	Особо малый класс	Малый класс	Средний класс	Большой класс
9. Характеристики транспортных средств				

М.П. _____ (подпись) _____ (Ф.И.О.)

Вариант 2

Перевозки по регулируемым тарифам (по контрактам)

Примеры оформления документов:

Гарантированный маршрут: Ширинский - Фигачинский

Линия: Москва - Истринский район

Линия: Москва - Истринский район

Линия: Москва - Истринский район

Перечень объектов государственных перевозок пассажиров регулярными внутренними перевозками

Адрес	Объем	Единица измерения	Класс
г. Москва			Большой класс
Маршрут №301			
Маршрут №302	23 081 670	ВМ	Большой класс
Маршрут №303			
Маршрут №304			
Маршрут №305			

Перевозка пассажиров регулярными внутренними перевозками

Адрес	Объем	Единица измерения	Класс
г. Москва			Средний класс
Маршрут №218	1 988 509	ВМ	Средний класс
Маршрут №219			
Маршрут №220			

Перевозка пассажиров регулярными внутренними перевозками

Адрес	Объем	Единица измерения	Класс
г. Москва			Малый класс
Маршрут №306			
Маршрут №307	5 573 724	ВМ	Малый класс
Маршрут №308			

Приложение 2 к Приложению 3
«Требования к транспортным средствам, используемым Исполнителем для осуществления перевозок пассажиров» в Техническому заданию

РЕГЛАМЕНТ ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА АВТОБУСОВ

Настоящий Регламент устанавливает порядок выполнения работ с автобусами Исполнителя:

- либо при заключении им договора на техническое обслуживание и ремонт автобусов со сторонней организацией (в данном договоре Исполнитель по Компакту выступает в качестве Заказчика выполняющей работ по обслуживанию и ремонту автобусов, а сторонняя организация - в качестве Исполнителя указанных работ);
- либо при самостоятельном осуществлении технического обслуживания и ремонта автобусов.

Регламент устанавливает перечень корректировок и уточнений Заказчиком и Исполнителем в рабочем порядке на основе взаимного согласования в процессе обслуживания и ремонта с учетом технических и организационных изменений.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящий регламент (далее - «Регламент») определяет порядок взаимодействия Исполнителя и Заказчика при осуществлении технического обслуживания автобусов (далее - «обслуживание») и ремонта автобусов (далее - «ремонт»).

1.2. Цели настоящего регламента:

- обеспечить выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту автобусов;
- обеспечить выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту автобусов;
- обеспечить выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту автобусов;

2. ЗАДАЧИ РЕГЛАМЕНТА

2.1. Обеспечить определение и выполнение необходимых условий, требований и ограничений в процессе обслуживания автобусов.

2.2. Определить зоны ответственности Заказчика и Исполнителя в рамках процесса обслуживания.

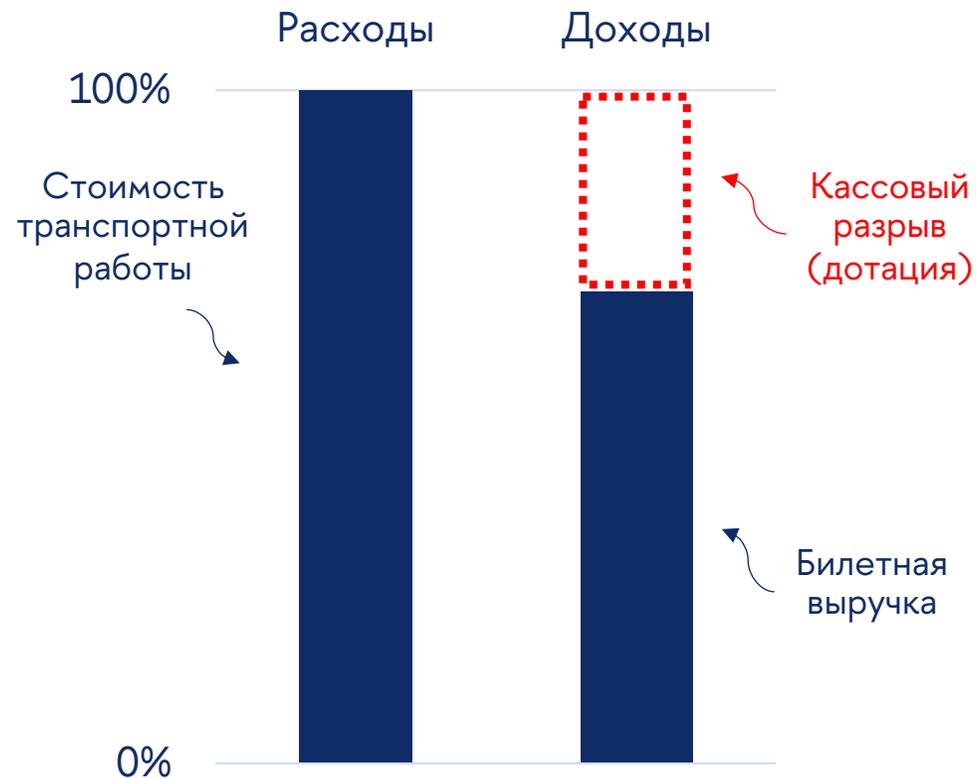
3. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

3.1. Обслуживание автобуса №-11,3 метров, №-9,3 метров, №-7,4 метров подразделяется на два вида:

- в рабочий период эксплуатации автобуса выполняются следующие виды обслуживания:
 - ежедневное обслуживание - ТО;
 - плановое обслуживание ТО-1/ТО-2;
 - ситуационный ремонт;
- в основной период эксплуатации автобуса выполняются следующие виды обслуживания:
 - ежедневное обслуживание ЕО;
 - второе техническое обслуживание ТО-1;
 - второе техническое обслуживание ТО-2;
 - плановое техническое обслуживание ТО;
 - дополнительные операции технического обслуживания;
 - сопутствующий ремонт.



Виды контрактов



Брутто контракт

(gross cost contract, контракт полной стоимости)

Орган власти оплачивает перевозчику стоимость транспортной работы

Билетная выручка перечисляется органу власти

Нетто контракт

(net cost contract, контракт неполной стоимости)

Орган власти оплачивает перевозчику кассовый разрыв

Билетная выручка остаётся у перевозчика



Внедрение контрактов в России

За 2015—2021 годы

19000 контрактов на 550 млрд. рублей

1400 заказчиков (из 3700, 40%), в т.ч.:

1200 заказчиков среди субъектов РФ,
мун. районов и гор. округов (из 2400, 50%)





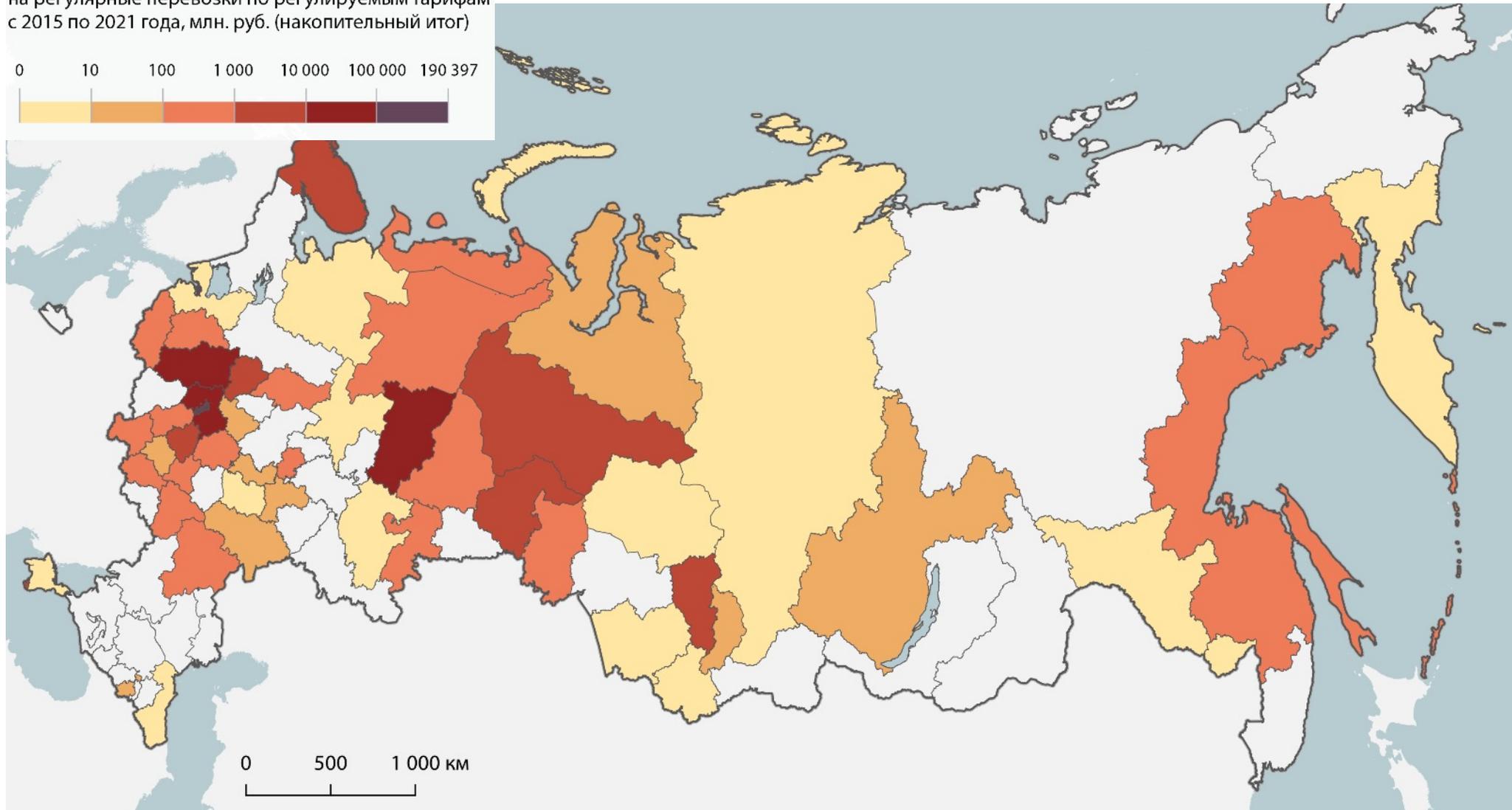
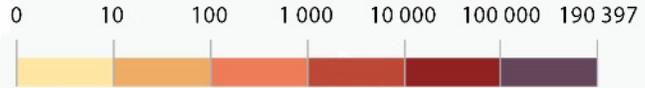
Александр Рыжков

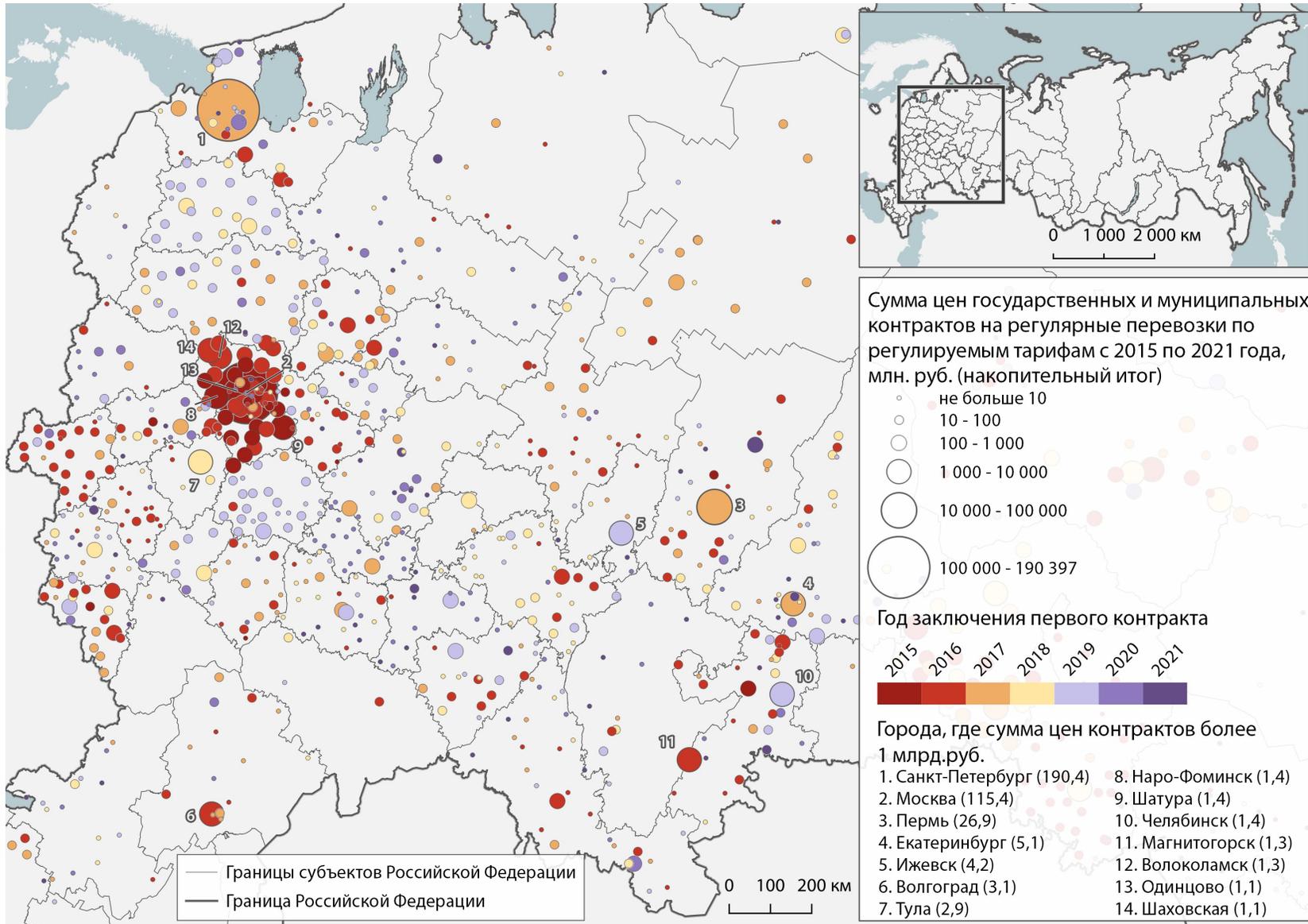
Опыт внедрения контрактов на регулярные перевозки в России

Круглый стол
«Модернизация транспортной системы региона:
перспективы и риски»

7

Сумма цен государственных контрактов на регулярные перевозки по регулируемым тарифам с 2015 по 2021 года, млн. руб. (накопительный итог)







Сценарий 1. Общегородская реформа

Пермь (2019—2020)

Комплексная реформа всей системы с опорой на существующих перевозчиков

Использованы брутто контракты



Тверь (2020)

Комплексная реформа всей системы с передачей полномочий региону и новым перевозчиком.

Использованы брутто контракты



Новокузнецк (2020)

Комплексная реформа всей системы с новым перевозчиком.

Использованы брутто контракты





Сценарий 2. Эволюционное развитие

Тюмень (2016, 2017, 2020)

Поэтапные улучшения всей системы несколькими поколениями контрактов
Использованы нетто контракты





Сценарий 3. Реформа части сети

Москва (2016)

Комплексная реформа частных перевозчиков (211 маршрутов)
Использованы брутто контракты

Волгоград (2017)

Контракты с новым перевозчиком на опорную сеть (13 маршрутов)
Использованы нетто контракты

Омск (2019)

Контракты с муниципальным предприятием (41 маршрут)
Использованы брутто контракты



Монография (в редакции Издательского Дома ВШЭ) «Власть и перевозчики: история транспортных реформ»

Несколько
примеров:



Конкуренция карет
(Лондон, 1829)



Дерегулирование автобусов
(Шеффилд, 1991)



Первый день реформы
(Сантьяго, 2007)

