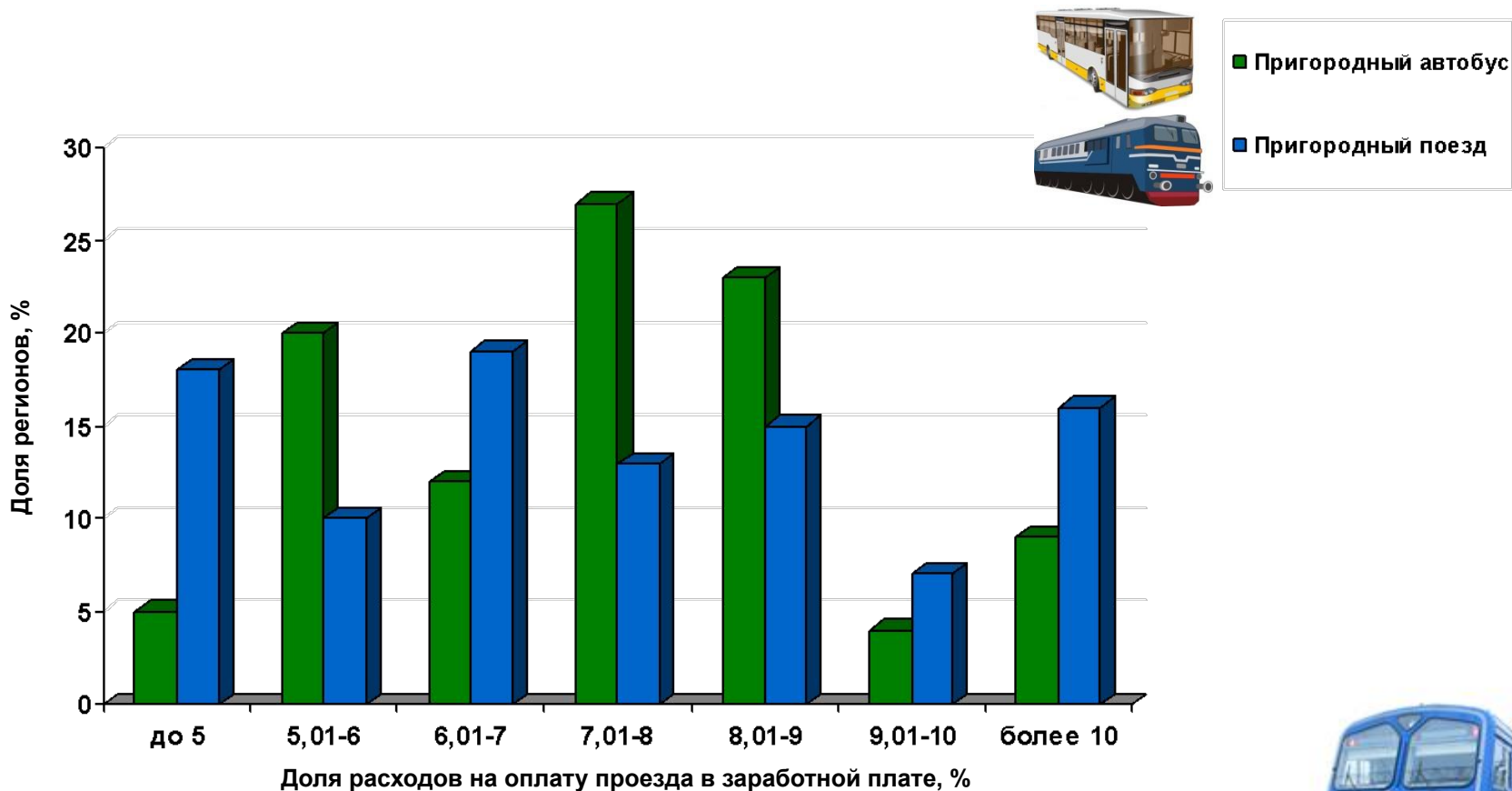


«Доступность пригородного железнодорожного сообщения в регионах Российской Федерации»

*к.т. н. В.С. Данилин, к.э.н. П.А. Жданчиков, к.э.н. Н.И. Исаев, к.э.н. А.К. Капустин,
д.э.н. В.Н. Лексин, д.э.н. С.Н. Смирнов, д.э.н. А.Н. Швецов*



Распределение административных центров по ценовой доступности поездок на работу на пригородном автобусе/пригородном поезде и городском транспорте для жителей пригородов



Оценка ценовой доступности общественного транспорта для населения пригородов административных центров субъектов Российской Федерации

$$P_{ik}^s = 100 \times \frac{21 \times (c_{ik} \times n_{ik} + \bar{C}_i \times \bar{N}_i)}{\bar{W}_i},$$

где:

P_{ik}^s – ценовая доступность поездок на работу в i -ый административный центр на k -ом виде пригородного транспорта и городском транспорте, %;

c_{ik} – цена одной поездки на k -ом виде пригородного транспорта в i -ый административный центр, руб.;

n_{ik} – число поездок на k -ом виде пригородного транспорта в i -ый административный центр, ед. ($n = 2$);

\bar{N}_i – среднее число поездок в день в расчете на жителя трудоспособного возраста на городском пассажирском транспорте в i -ом городе, ед.;

21 – среднее число рабочих дней в месяце;

\bar{C}_i – средневзвешенная цена поездки на городском пассажирском транспорте, руб.;

\bar{W}_i – средняя месячная заработная плата в i -ом городе ($i=1,2,\dots,79$), руб./чел.;

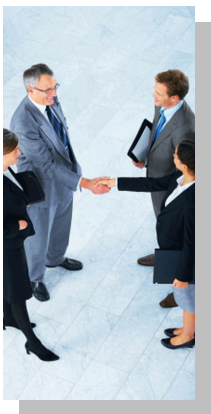
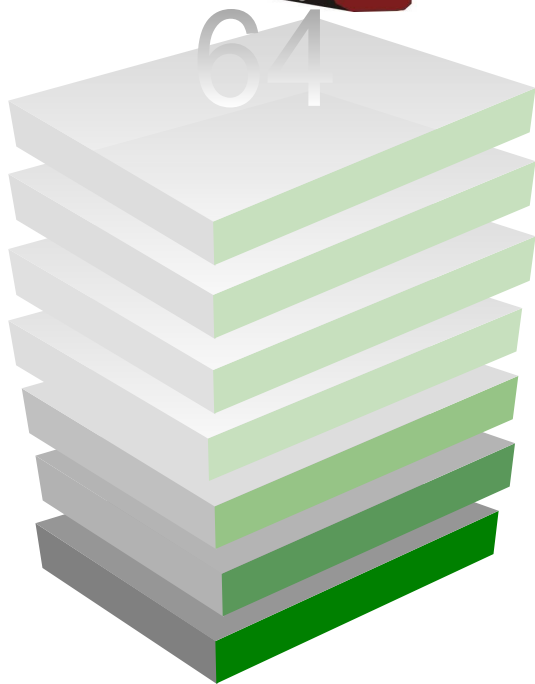
$k = 1, 2$, где: 1 – пригородный автобус, 2 – пригородный поезд.



Доля занятых в административных центрах с различной ценовой доступностью пригородного поезда/автобуса, %



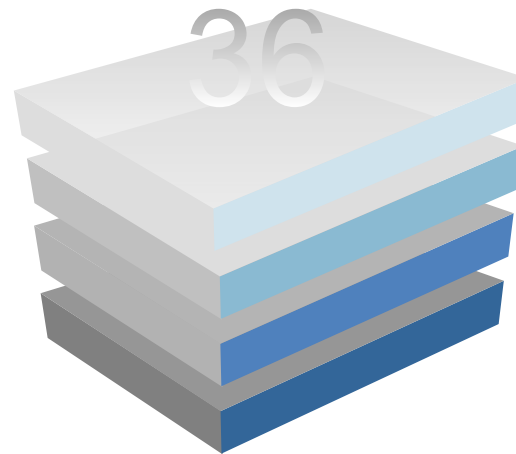
64



Административные центры с большей ценовой доступностью пригородного поезда



36



Административные центры с большей ценовой доступностью пригородного автобуса

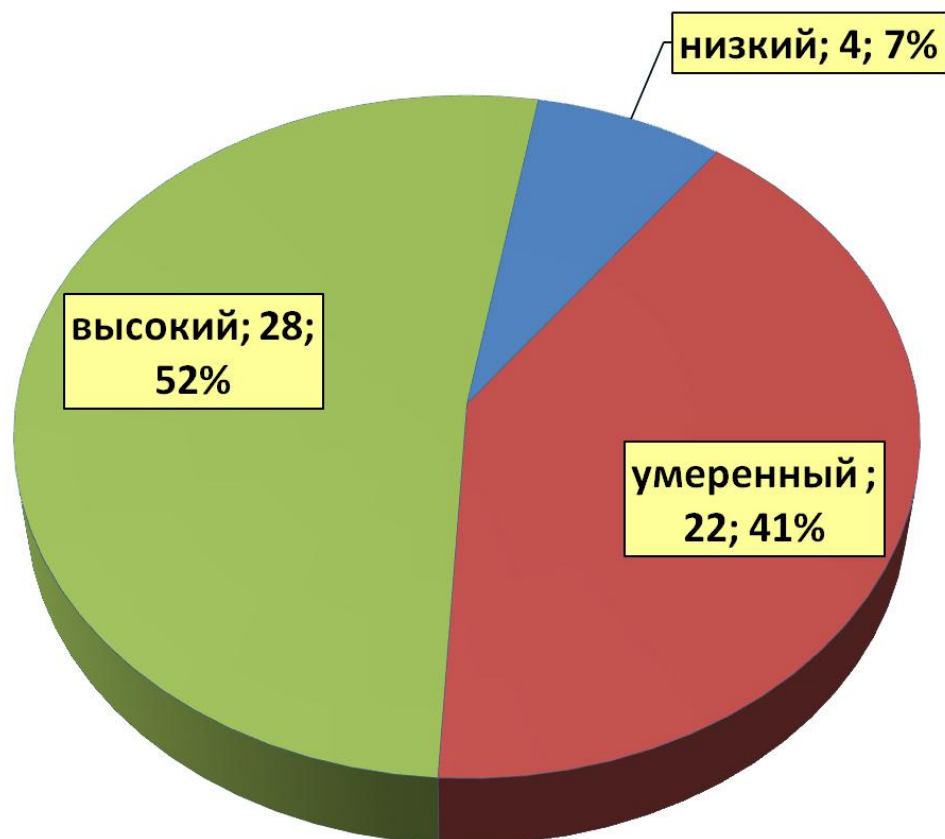


Риски несбалансированной транспортной политики регионов

	Риски
Организация транспортного обслуживания	<ul style="list-style-type: none">• Несоответствия институциональной структуры эффективному управлению отраслью• Неполноты спектра функций уполномоченного органа• Неполноты спектра функций профильного подразделения• Несоответствия правовой базы целям транспортной политики• Неполноты состава принципов транспортного обслуживания• Организационно-правовой модели транспортного обслуживания• Неполноты спектра регулируемых видов пассажирского транспорта• Непроработанности механизма госзаказа• Недостаточности видов государственной поддержки перевозчиков
Тарифное регулирование	<ul style="list-style-type: none">• Несоответствия институциональной структуры регулирования тарифов• Отсутствия специализированного регулирующего органа• Недостаточности спектра функций регулирующего органа• Несоответствия тарифной системы целям тарифной политики• Недостаточности состава принципов тарифного регулирования• Неэффективного тарифного регулирования• Отсутствия положений о регулировании тарифов• Отсутствия методических рекомендаций• Отсутствия регламентов по регулированию тарифов



Распределение регионов по уровню рисков, в количественном и процентном соотношении



Регионы с самыми высокими и низкими уровнями риска

Высокий риск		Низкий риск	
	Новгородская область	Краснодарский край	
	Ставропольский край	Новосибирская область	
	Воронежская область	Республика Татарстан	
	Псковская область	Московская область	
	Алтайский край	г. Санкт-Петербург	



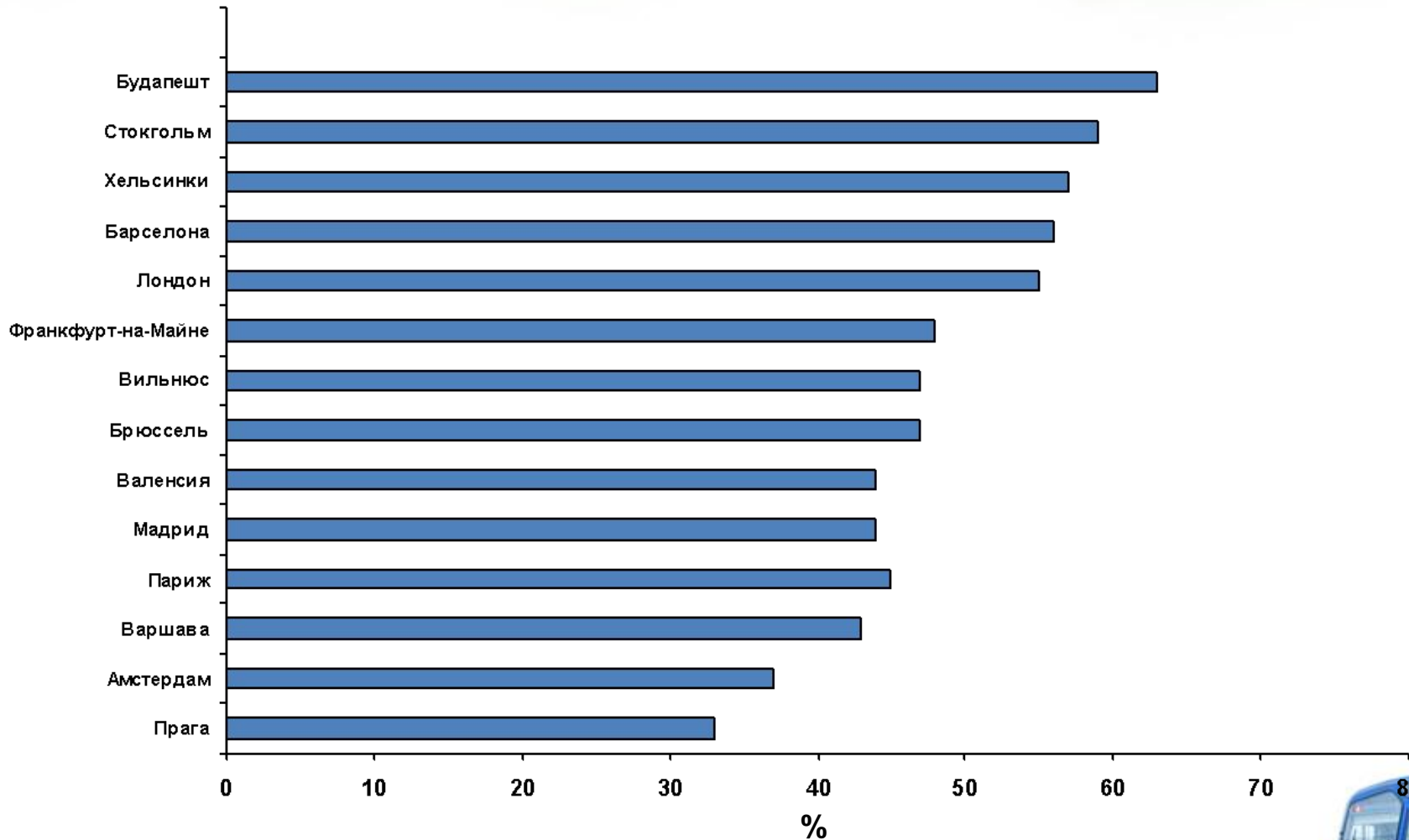
Основные формы государственной/муниципальной поддержки проезда на общественном транспорте в странах G-7

Вид субсидий	Канада	США	Великобритания	Германия	Италия	Франция	Япония
Субсидии вследствие регулирования тарифов	★	★	★	★	★	★	★
Компенсация за перевозку лиц пожилого возраста			★				★
Компенсация за перевозку инвалидов			★	★			
Компенсация за перевозку детей/школьников							★
Налоговые вычеты при покупке транспортных карт	★	★					★

Важно: во всех странах G7 государство регулярно выделяет запланированные субсидии, позволяющие возместить убытки от регулирования тарифов, в то время как в России транспортным компаниям приходится отстаивать право увеличивать тарифы, хотя бы на уровне инфляции, для покрытия выпадающих за счет госрегулирования доходов.



Доля платы за проезд в издержках перевозчиков в некоторых европейских городах, %, 2006 г.



Спасибо за внимание!

*к.т. н. В.С. Данилин, к.э.н. П.А. Жданчиков, к.э.н. Н.И. Исаев, к.э.н. А.К. Капустин,
д.э.н. В.Н. Лексин, д.э.н. С.Н. Смирнов, д.э.н. А.Н. Швецов*

