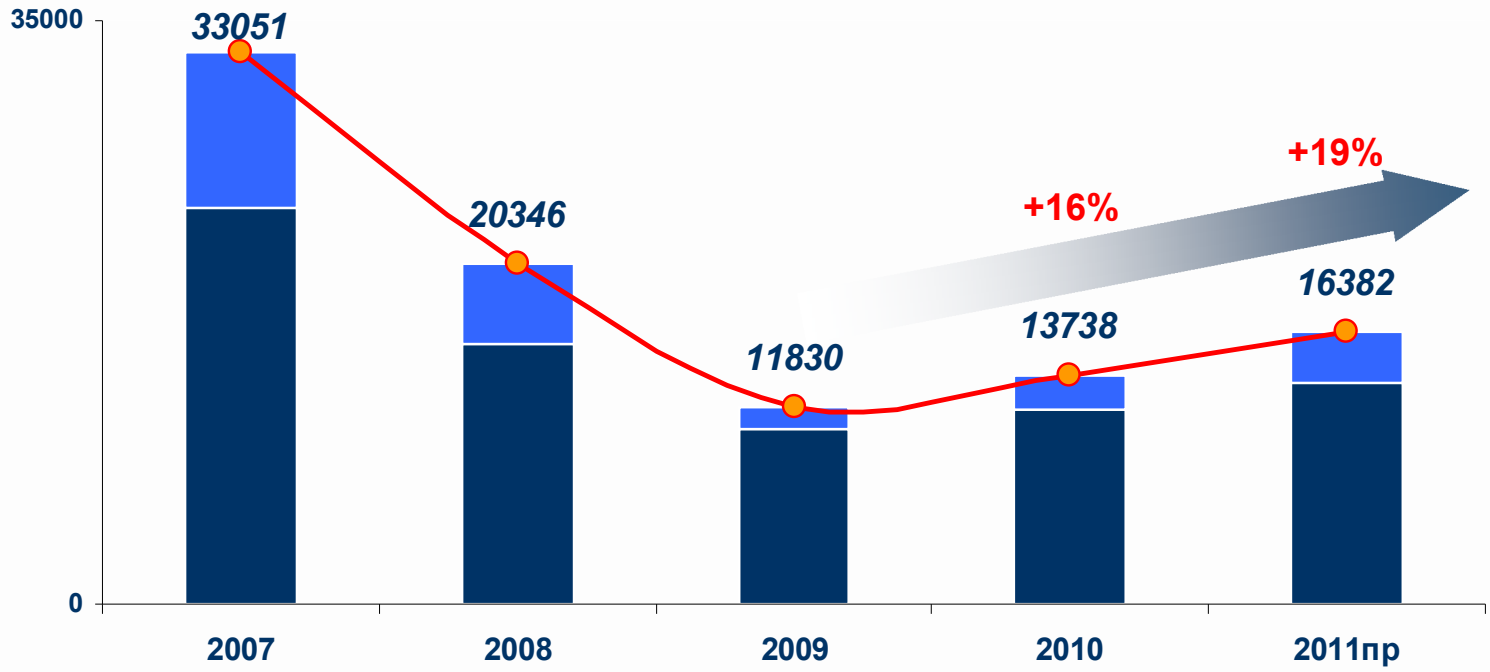
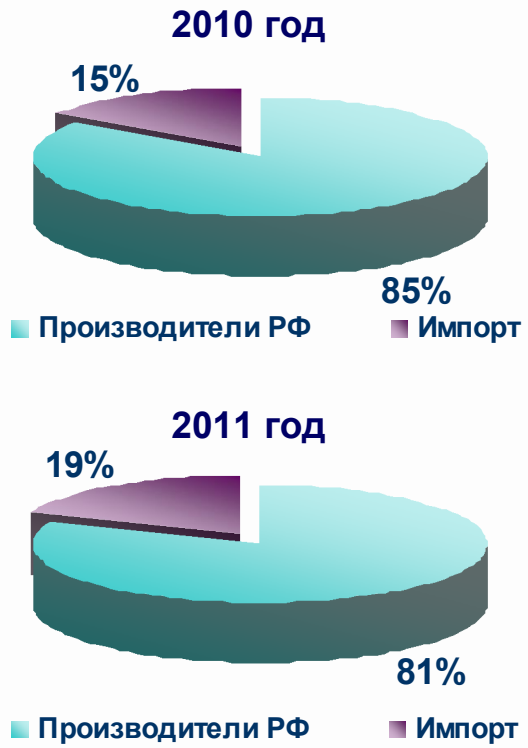
Рынок автобусов в РФ.

Итоги и перспективы

Прогноз рынка автобусов 2011 г.

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

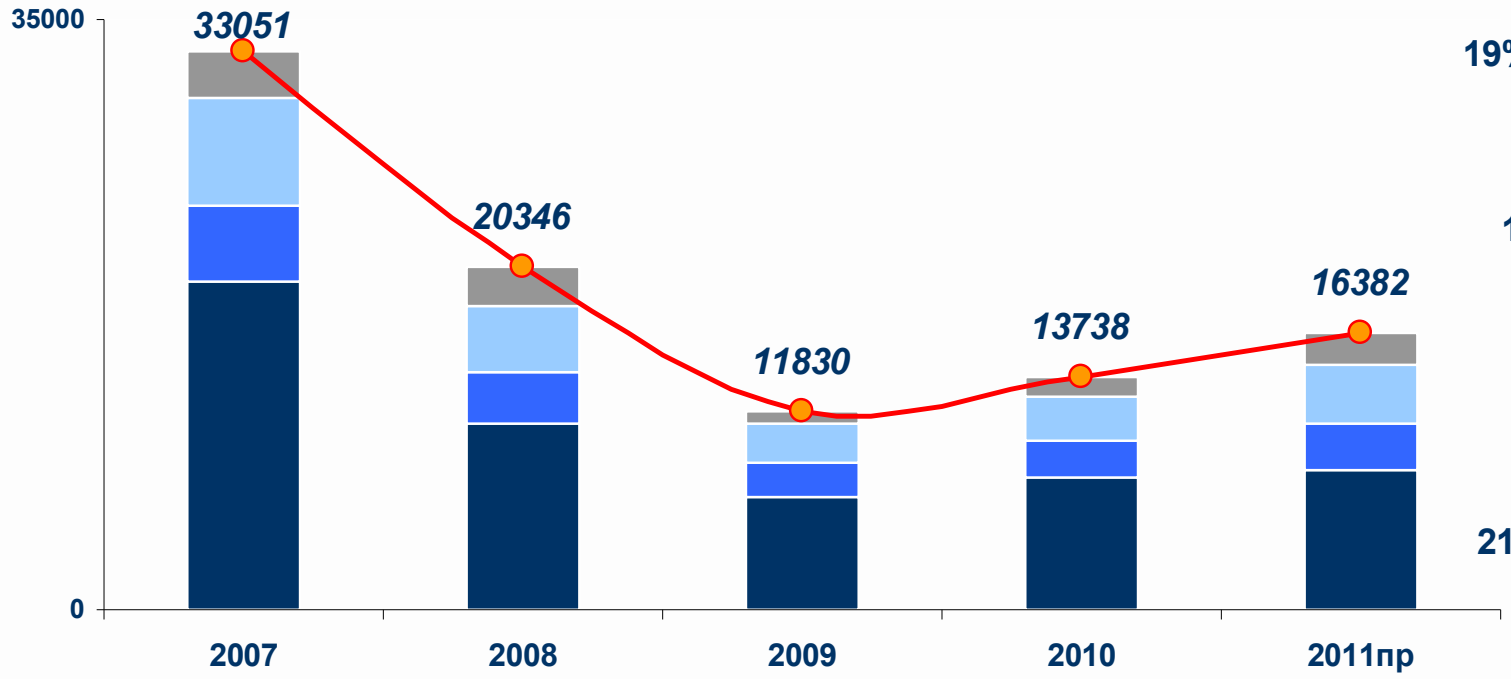


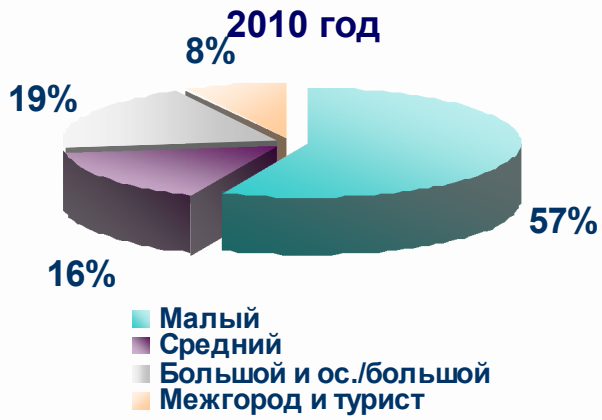


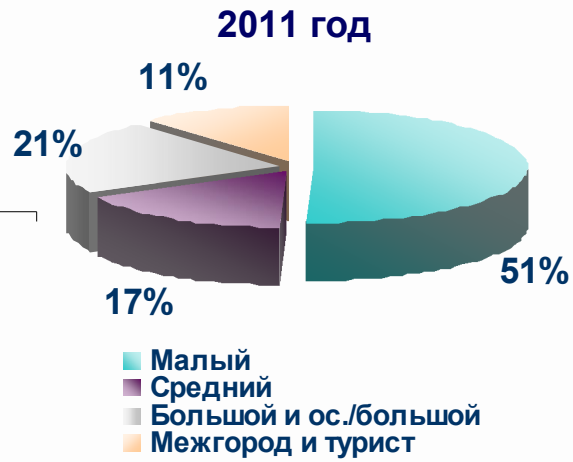
- Рост рынка в 2010–2011 годах обеспечивался за счет государственных программ и крупных региональных программ обновления автобусного парка
- Рост рынка в 2010-2011годах явился следствием эффекта «низкого старта» после резкого падения емкости рынка в 2008 году.
- В среднесрочной перспективе темп роста рынка может существенно замедлится
- На темпы роста и структуру рынка по прежнему будут оказывать существенное влияние государственные программы и крупные региональные проекты

Прогноз рынка автобусов 2011 г.

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"



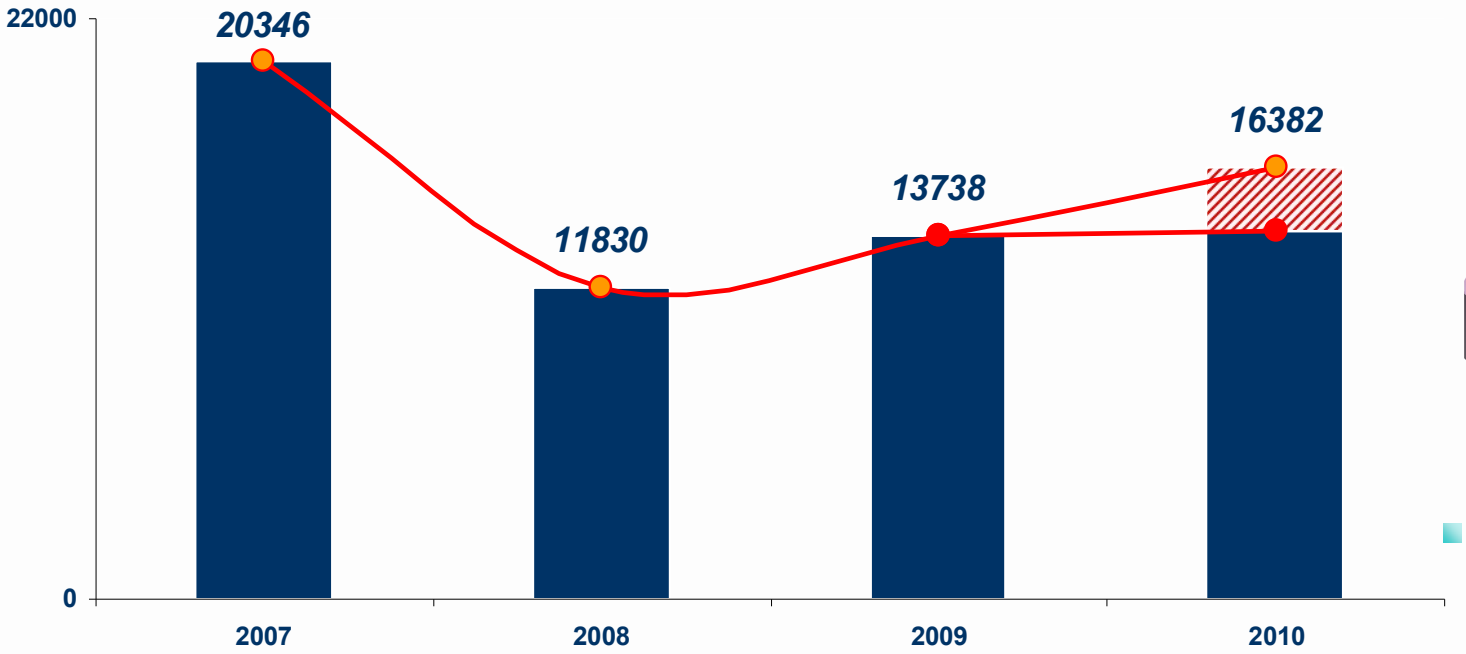


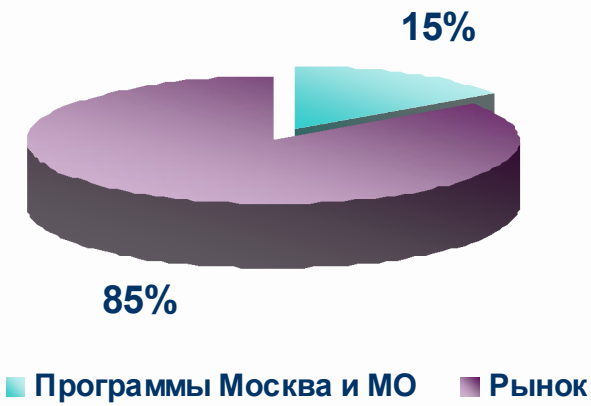


Класс	2007	2008	2009	2010	пр2011	2011/ 2010, %
Малый	19419	11072	6751	7793	8300	7%
Средний	4542	3042	1940	2231	2715	22%
Большой и ос./большой	6439	3890	2380	2628	3500	33%
Межгород и турист	2640	2341	759	1086	1867	72%
ИТОГО	33051	20346	11830	13738	16382	19%

Прогноз рынка автобусов 2011 г.
Влияние существенных контрактов

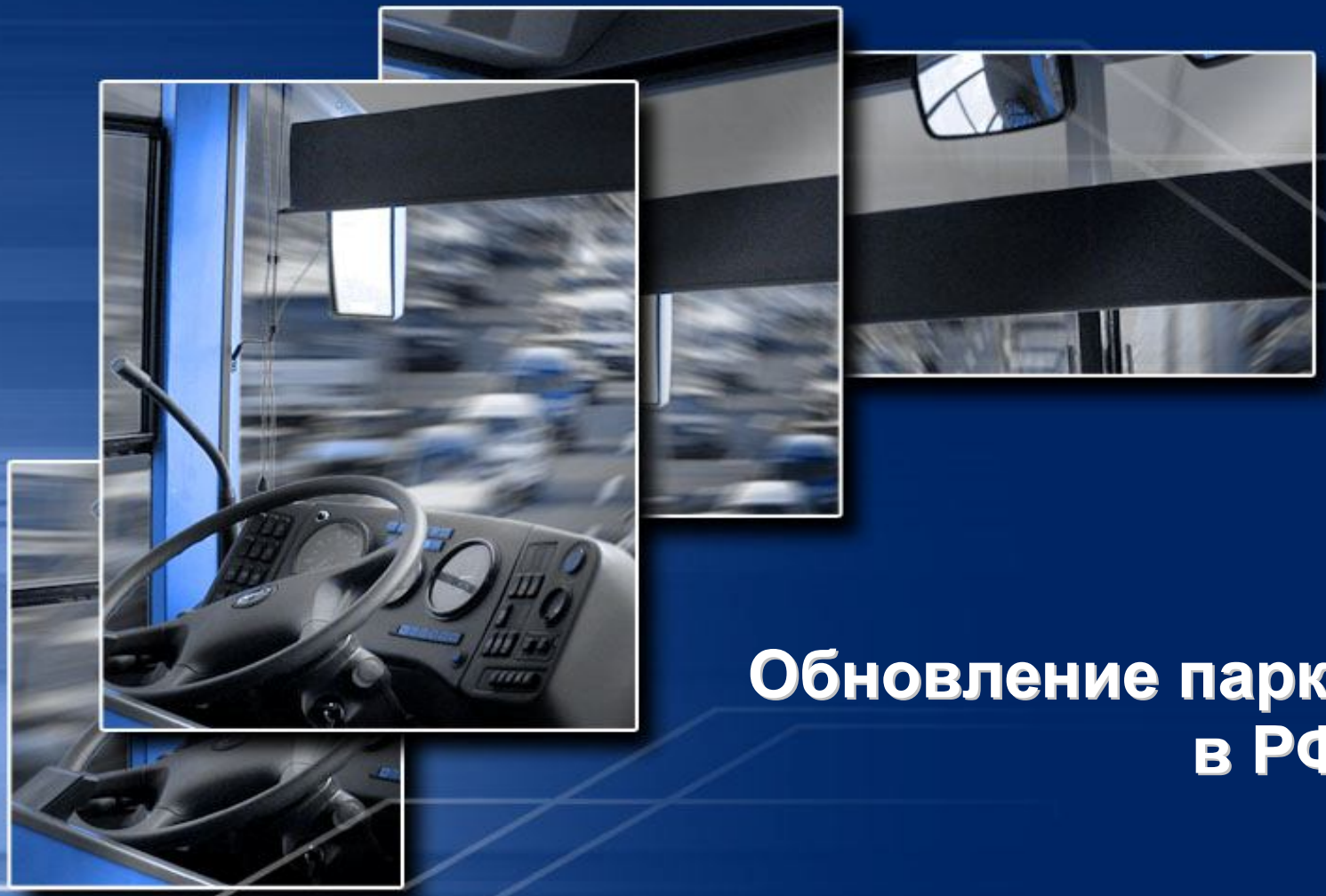
ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"





Класс	2010	2011max	2011min	2010/ 2009, %	2011/ 2010, % max	2011/ 2010, % min
Малый	7793	8300	8300	15%	7%	7%
Средний	2231	2715	2715	15%	22%	22%
Большой и ос./большой	2628	3500	1500	10%	33%	-43%
Межгород и турист	1086	1867	1467	43%	72%	35%
ИТОГО	13738	16382	13982	16%	19%	2%

❑Рост рынка в 2010–2011 годах обеспечивался за счет государственных программ и крупных региональных программ обновления автобусного парка



Обновление парка автобусов в РФ

Парк автобусов в РФ 2011. Тенденции изменения.

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

Весь парк автобусов в РФ, тыс. шт. (без микроавтобусов)

	2007			2011			Динамика, %			
							Парк Всего		Парк 15+	
	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	шт.	%	шт.	%
Малый	270,6	141,8	52%	246,8	121,6	49%	-23,8	-9%	-20,2	-14%
Средний	61,8	41,1	67%	56,7	30,6	54%	-5,1	-8%	-10,5	-26%
Большой и ОБ	92,9	41,4	45%	97,2	42,7	44%	4,3	5%	1,3	3%
Общий итог	425,3	224,3	53%	400,7	194,9	49%	-24,6	-6%	-29,4	-13%

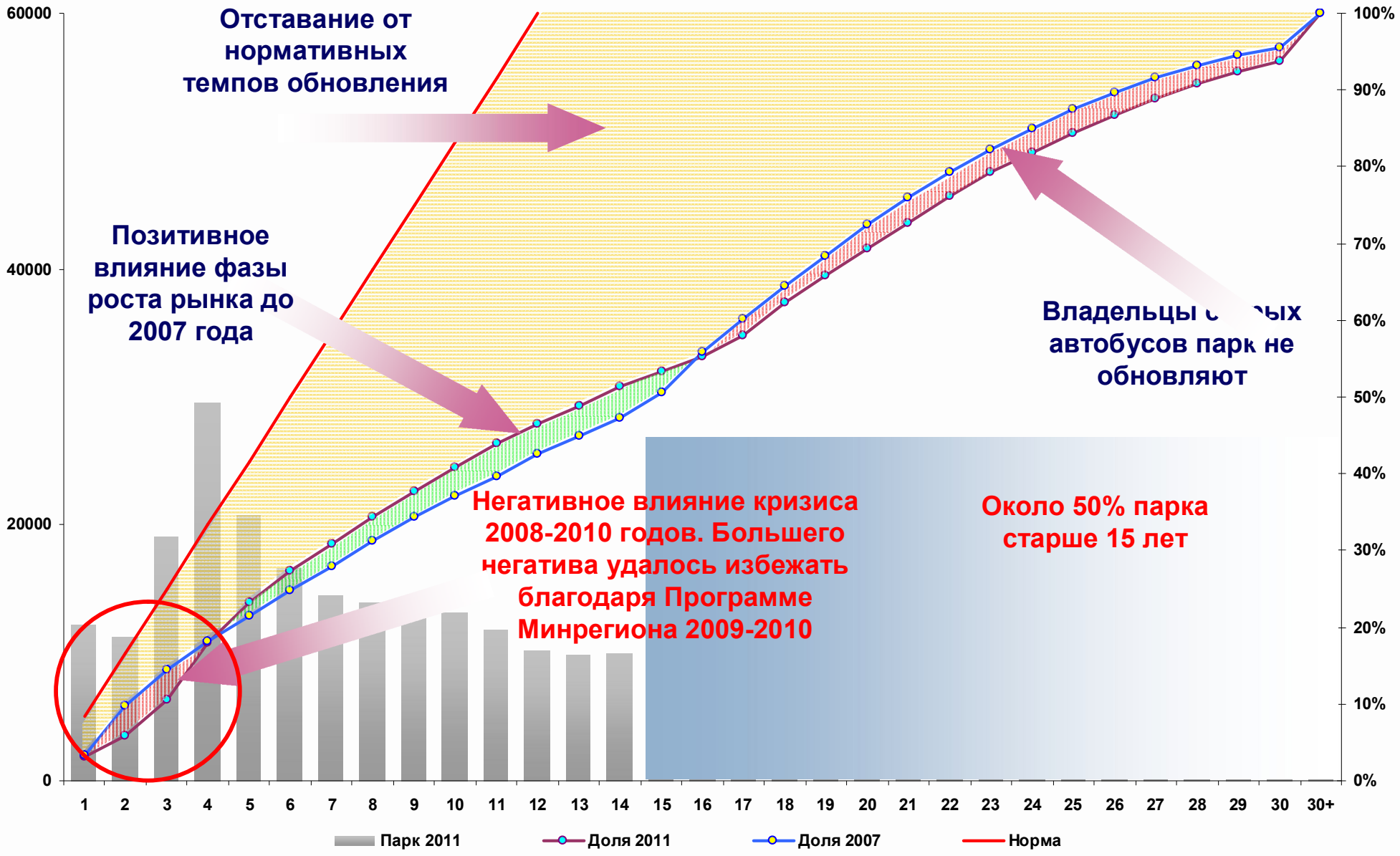
Парк автобусов общего пользования в РФ (Госкомстат), тыс. шт. на конец года

	1995	2000	2005	2008	2009
Российская Федерация	128,4	108,6	79,2	64,4	64,8
Изменение, шт. к пред.периоду		-19,8	-29,4	-14,8	0,4
Изменение, % к пред.периоду		-15,4%	-27,1%	-18,7%	0,6%
Изменение, шт. к 1995 г		-19,8	-49,2	-64,0	-63,6
Изменение, % к 1995 г		-15,4%	-38,3%	-49,8%	-49,5%

- С 2007 года Общий парк автобусов уменьшился на 23,8 тыс. шт. (-6%)
- С 2007 года Парк автобусов 15+ уменьшился на 20,2 тыс. шт. (-13%)
- Более 62% парка старше 10 лет.
- Около 50% парка старше 15 лет
- Парк автобусов общего пользования с 1995 г. по 2009 г. сократился на 63,6 тыс. ед. (-50%)
- Впервые с 1995 года на начало 2010 года парк автобусов общего пользования увеличился

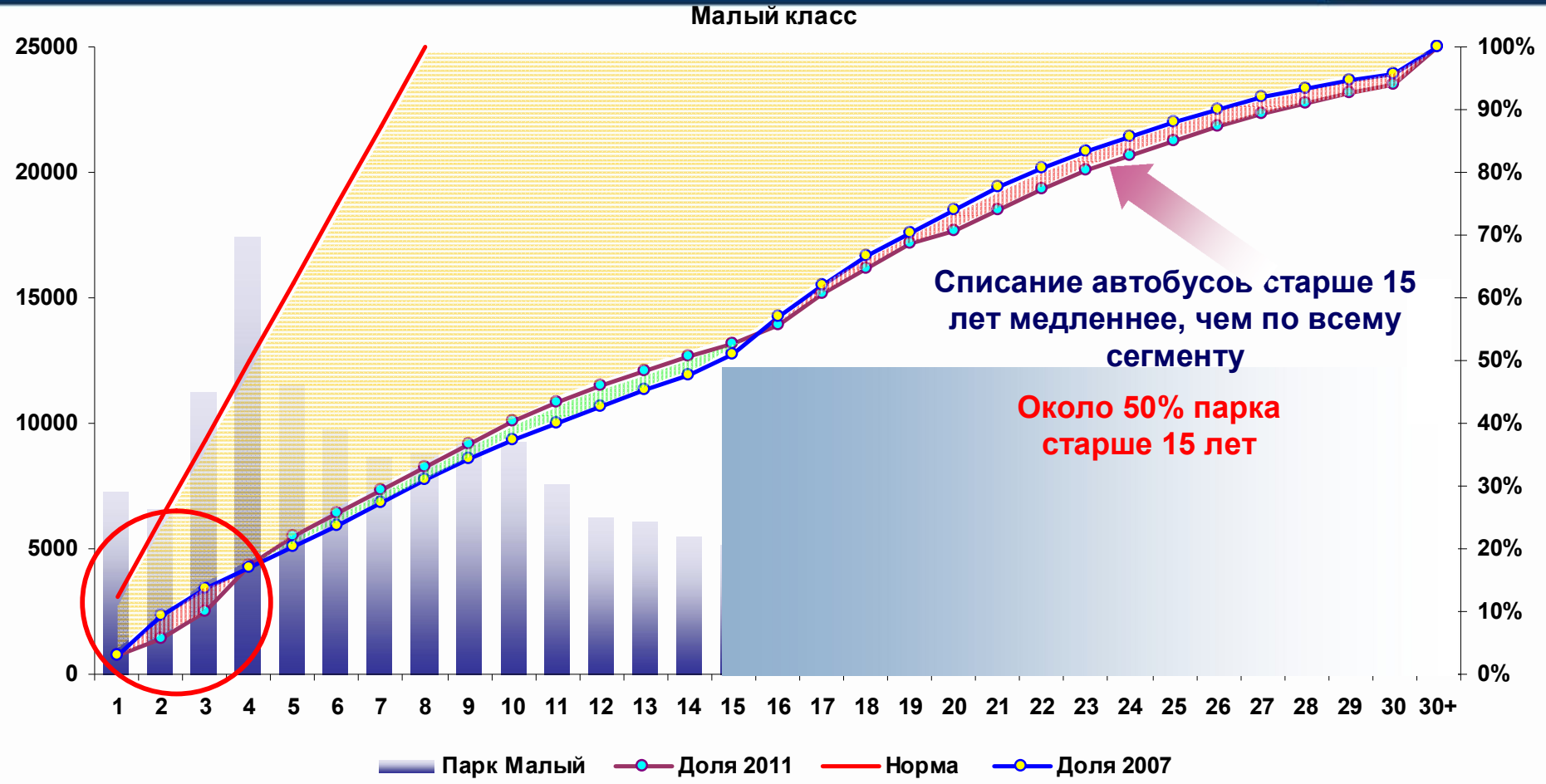
Парк автобусов в РФ 2011. Тенденции изменения.

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"



Парк автобусов малого класса в РФ

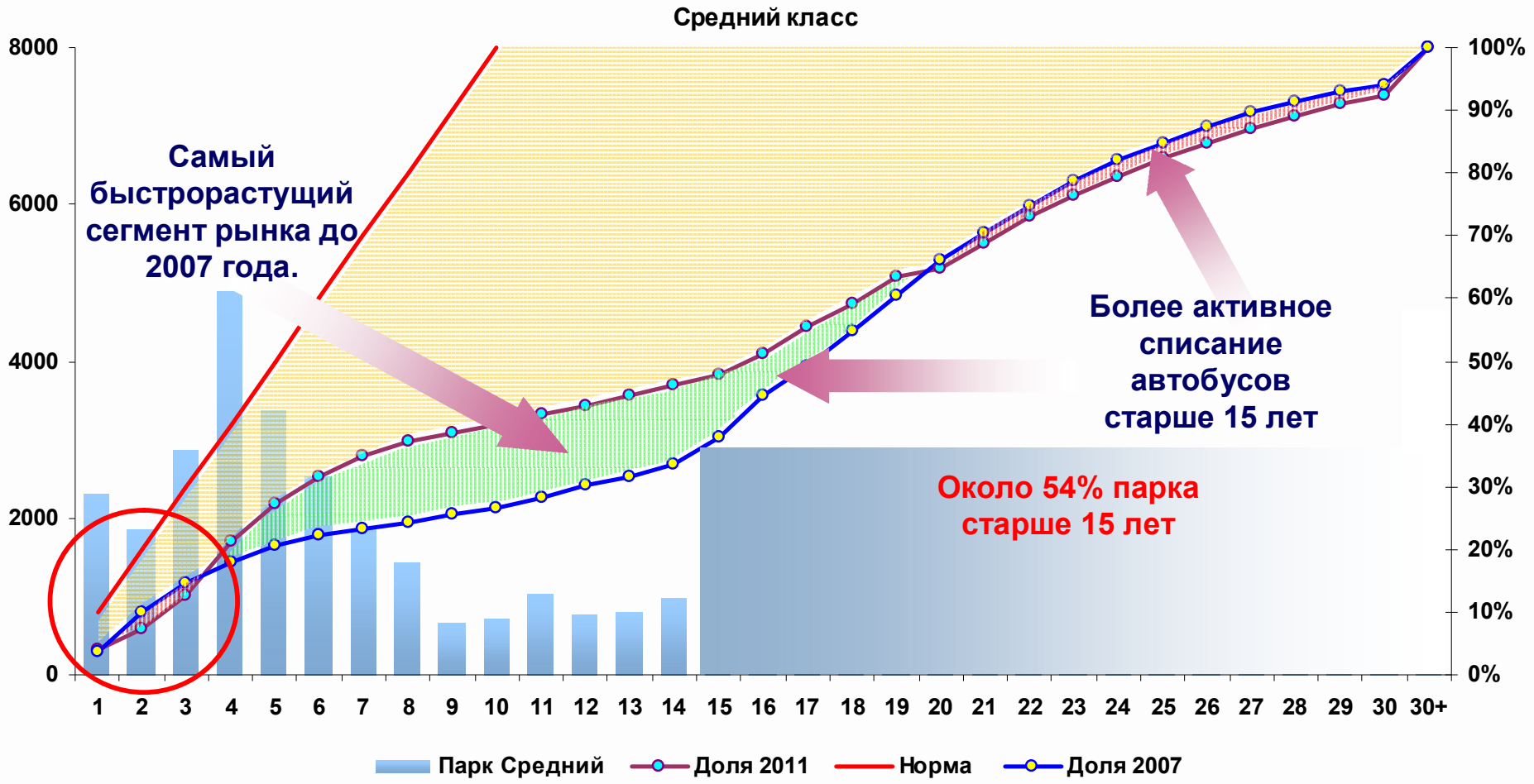
ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"



	на начало 2007			на начало 2011			Динамика, %			
							Парк Всего		Парк 15+	
	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	шт.	%	шт.	%
Малый	270,6	141,8	52%	246,8	121,6	49%	-23,8	-9%	-20,2	-14%
Общий итог	425,3	224,3	53%	400,7	194,9	49%	-24,6	-6%	-29,4	-13%
Доля, %	64%	63%		62%	62%		97%		69%	

Парк автобусов среднего класса в РФ

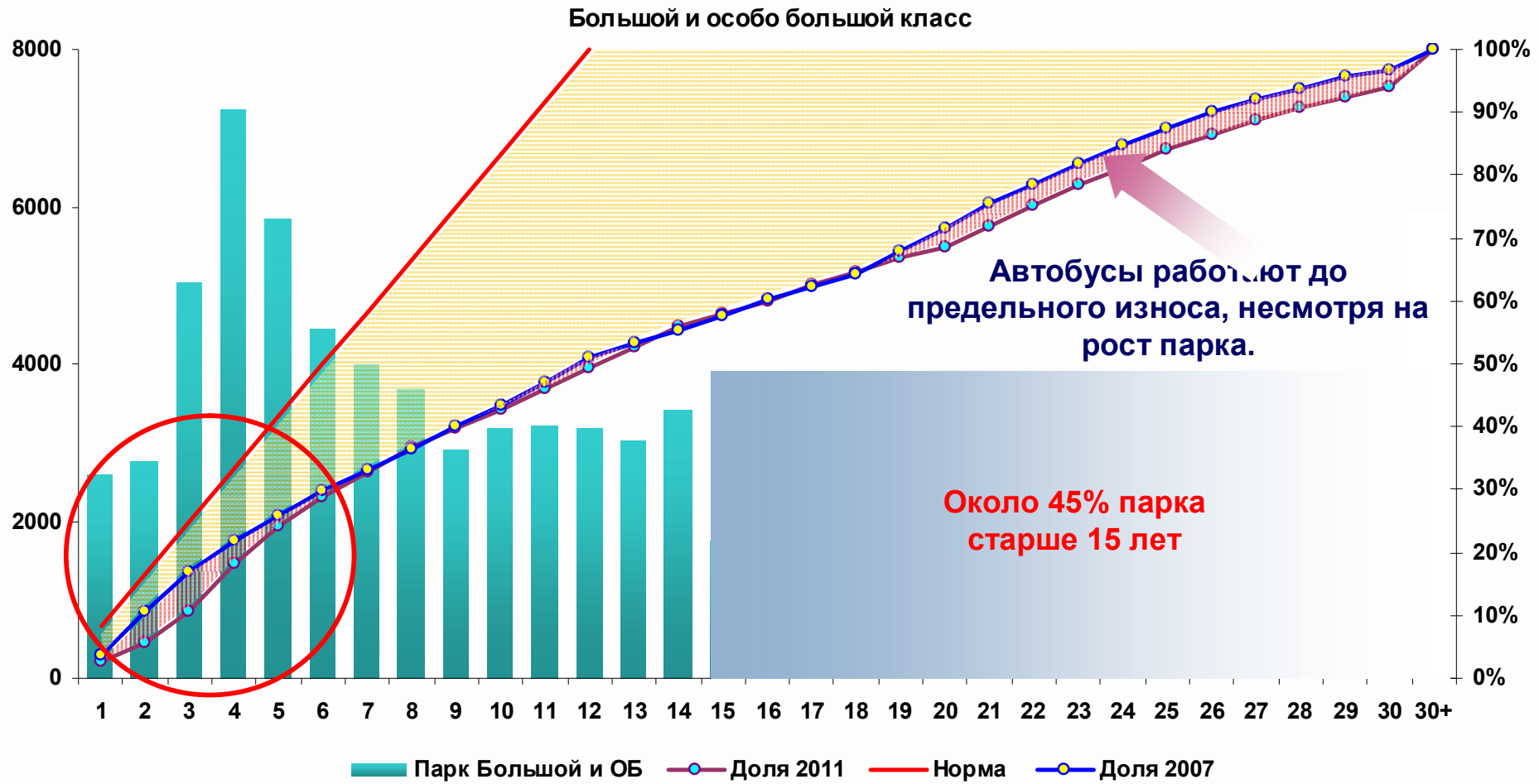
ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"



	на начало 2007			на начало 2011			Динамика, %			
							Парк Всего		Парк 15+	
	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	шт.	%	шт.	%
Средний	61,9	41,1	66%	56,7	30,6	54%	-5,2	-8%	-10,5	-26%
Общий итог	425,3	224,3	53%	400,7	194,9	49%	-24,6	-6%	-29,4	-13%
Доля, %	15%	18%		14%	16%		21%		36%	

Парк автобусов большого и особо большого класса

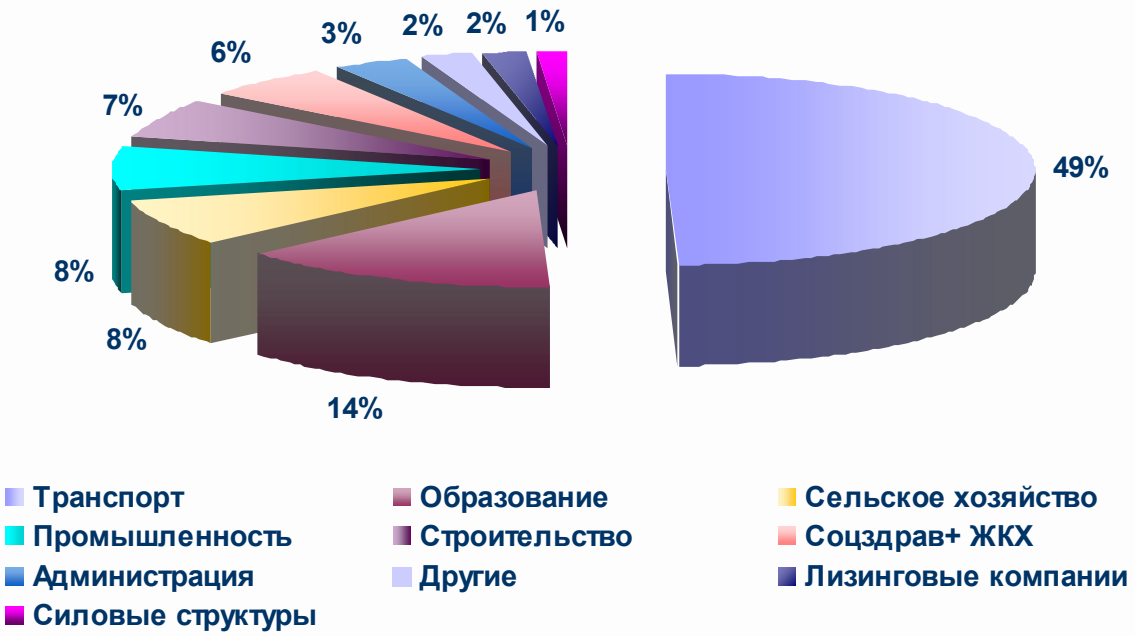
ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"



	на начало 2007			на начало 2011			Динамика, %			
							Парк Всего		Парк 15+	
	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	Парк Всего	Парк 15 +	Доля 15 + , %	шт.	%	шт.	%
Большой и ОБ	92,8	41,4	45%	97,2	42,7	44%	4,4	5%	1,3	3%
Общий итог	425,3	224,3	53%	400,7	194,9	49%	-24,6	-6%	-29,4	-13%
Доля, %	22%	18%		24%	22%		-18%		-4%	

Парк автобусов юридических лиц

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"



- Общий парк автобусов Юридических лиц составляет около 300 тыс. единиц
- Идентифицируются по отрасли около 135 тыс. автобусов (45% от парка юридических лиц)
- Около 165 тыс. автобусов принадлежат субъектам малого бизнеса.

Класс	Парк Юрлиц	Структура %	Общий парк	Доля в общем парке
Малый	184,5	62%	246,8	75%
Средний	46,1	15%	56,7	81%
БОБ	67,8	23%	97,2	70%
ИТОГО	298,4		400,7	74%

- Транспорт. Около 50% от парка автобусов Юридических лиц. Закупки и обновление парка на Федеральном уровне не регулируется (кроме Программы Минрегион 2009-2010 годов)
- Образование. Около 14% парка автобусов Юридических лиц. Закупки и обновление на Федеральном и региональном уровне
- Силовые структуры. 1% парка Юридических лиц. Закупки и обновление на Федеральном и региональном уровне
- Полностью или частично (условно) обновляется на Федеральном и региональном уровне около 85 тыс. автобусов (21% от общего парка)
- Обновление и предельные сроки эксплуатации более 212 тыс. ед. парка автобусов юридических лиц НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ
- Обновление и предельные сроки эксплуатации около 100 тыс. единиц парка автобусов физических лиц НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ

Предложения по обновлению автобусного парка

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

	ПРОГРАММА УТИЛИЗАЦИИ	ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ АВТОБУСОВ
ДЛЯ КОГО	ФИЗИЧЕСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА, МУП, ГУП	МУП, ГУП
АВТОБУСЫ	АВТОБУСЫ СТАРШЕ 15 ЛЕТ. ПАРК ВСЕГО СТАРШЕ 15ЛЕТ 200 000 шт.	АВТОБУСЫ СТАРШЕ 15 ЛЕТ. ПАРК МУП СТАРШЕ 15ЛЕТ 38 000 шт.
ДЕЙСТВИЕ	ДОЛГОСРОЧНАЯ ПРОГРАММА РАССЧИТАНА НА 3-5 ЛЕТ. НАЧАЛО ПРОГРАММЫ 2012 Г. ДОПОЛНИТЕЛЬНО - МЕРЫ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ ПРЕДЕЛЬНОГО СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ.	
ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ	РАЗДЕЛЕНИЕ НА 3 ТИПОРАЗМЕРА ОБМЕН 1 СТАРОГО АВТОБУСА НА 1 НОВЫЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЕРТИФИКАТА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СЕРТИФИКАТА В КАЧЕСТВЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ВЗНОСА (ЛИЗИНГ)	СОФИНАНСИРОВАНИЕ ИЗ РЕГИОНАЛЬОГО И ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТОВ СООТНОШЕНИЕ ОТ 30/70 ДО 70/30 ОБЪЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЧИСЛА ЖИТЕЛЕЙ РЕГИОНА
РАЗМЕР ПРЕМИИ	Малый класс 3,5-6,5т: 180 000 руб. Средний класс 6,5-9,0т: 300 000 руб. Большой класс Более 9,0т: 600 000 руб.	
БЮДЖЕТ	9-15 МЛРД. РУБ ЗА 3 ГОДА	НЕ МЕНЕЕ 3,5 МЛРД. РУБ. В ГОД ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА
ЭФФЕКТ	ЗАМЕНА ПАРКА + ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ОТРАСЛИ + ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ + БЕЗОПАСНОСТЬ + РОСТ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	

Итоги программы Минрегион 2009-2010

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

Итоги программы Минрегион 2009-2010 гг.

Программа Минрегион	2009	2010
Общий объем финансирования, млрд. руб.	26,75	12,86
В т.ч. автобусы, млрд.руб.	9,5	4,9
Закуплено автобусов, шт.	4000	2000

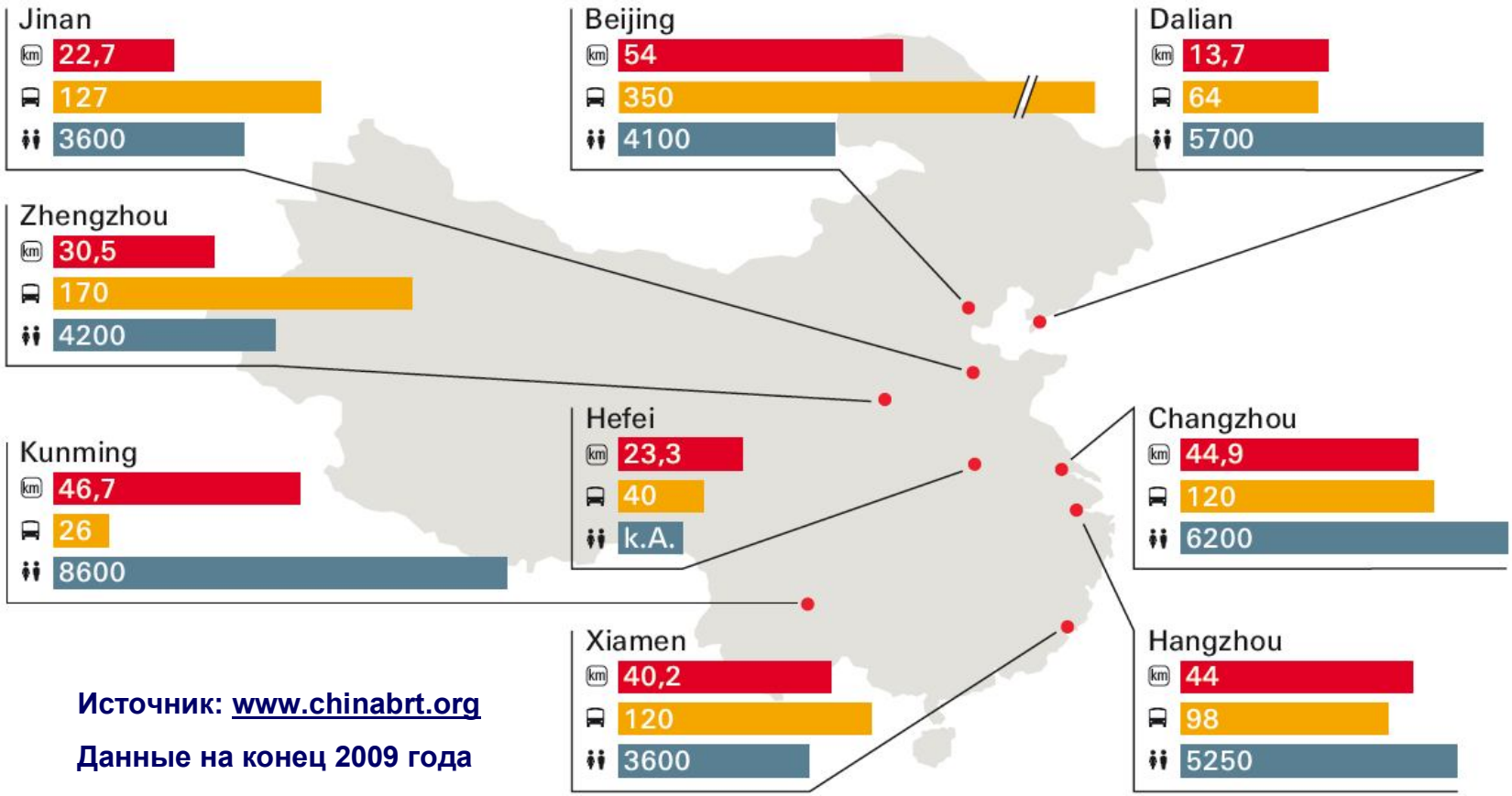
Эффективность программы Минрегиона для отрасли пассажирских перевозок

- *Впервые с 1990 года пополнение автобусного парка общего пользования превысило выбытие. Парк автобусов общего пользования в РФ вырос на 866 единиц.*
- *Выросла эффективность работы автотранспортных предприятий. В целом по отрасли убыток уменьшился на 3,3 млрд. руб. (на 7% от уровня 2008 года)*
- *Снижение затрат на топливо и ГСМ (При замене 1 автобуса старше 15 лет на новый, экономия в среднем составит 300-350 тыс. руб. при годовом пробеге 70 тыс. км)*
- *Снижение потерь от простоя. (Коэффициент выхода автобусов старше 15 лет не более 70%, потери от простоя оцениваются в 400-500 тыс. руб. в год)*
- *Экологический эффект. Снижение выбросов СО более чем в 20 раз, окислов азота и углеводородов в 4 раза. Экологический эффект 250-350 тыс. руб. на 1 автобус.*
- *Снижение аварийности – вероятность ДТП для автобуса старше 15 лет почти в 10 раз выше, чем для нового.*

Реальный опыт эксплуатации систем BRT в КНР.

Системы BRT

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"



Источник: www.chinabrt.org

Данные на конец 2009 года

Протяженность линий BRT, км **Количество автобусов BRT** **Количество пассажиров в одном направлении в час**

Цифры м факты. Системы BRT в Пекине

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

Этапы разработки и строительства

2003 год	Планирование работ, начало проектирования
2005 год	Открытие 1-й линии
2008 год	Функционируют 2 линии Восточная и Южная линии
2011 год	Проектирование и строительство еще 2х новых линий

Изучение систем BRT в Южной Америке и Европе

- Уйти от использования высокого уровня платформ на остановочных пунктов
- Перейти к низкопольным автобусам
- Сократить инвестиции за счет отказа от остановок с высоким уровнем платформ
- Значительно сократить время нахождения автобуса на остановках
- За основу взяты системы BRT в Европе: Франция, Великобритания, Швеция:
- Использование низкопольных автобусов, доступная себестоимость проекта

Инвестиции в различные системы

Показатель	Метро	Наземное метро	Система BRT
Инвестиции в 1 км системы	500-600 млн.RMB (77-93 млн.$)	150-200 млн.RMB (23-31 млн.$)	30-50 млн.RMB (4,6-7,7 млн.$)
Пассажиропоток, тыс.пасс/час	30-40	10-20	10-20
Средняя скорость транспорта, км/ч	30-40	30-40	25-35
Срок проекта, лет	3-5	2-3	1
Срок от проекта до запуска, лет	5-6	3-4	1-2
Мобильность системы	Низкая	Низкая	Высокая

Основные участники проекта и функции

Правительство Пекина	Основной заказчик
Институт проектирования дорог и строительства	Проектирование, строительство
Пекинская транспортная компания	Эксплуатация линии BRT
Производители автобусов	Разработка и поставка автобусов
Другие департаменты по необходимости	

Цифры м факты. Системы BRT в Пекине

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

Достижения на примере Южной ветки

Длина	16 км
Количество остановок	17
Количество автобусов в эксплуатации	90
Интервал движения в часы пик	1 мин
Интервал движения в межпиковое время	2-3 мин
Средняя скорость движения	25-35 км/ч (сред. скор. транс. 11-12 км/ч)
Скорость движения между остановками	50-55 км/ч
Время пребывания автобуса на остановке	10 сек.
Время в пути	30-39 мин
Экономия времени поездки	50% и более
Пассажиропоток в день	150 тыс. чел. (проживает 350 тыс.)
Пассажиропоток в дни пик	280 тыс. чел.
Занимает дорожного полотна	20%
Обеспечивает пассажиропоток	40%

- Позволяет на участке 5 км снизить количество другого общественного транспорта до 0 ед.
- Равносильно 7 полосам обычного транспорта (экономия дорожного пространства)
- Заменяет 370 единиц общественного транспорта (в обычном режиме)

BRT в Пекине и Чанчжоу. Три подхода - одно решение

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

ПЕКИН
Восточная Линия

По краям

Открытая

Инвестиции

Скорость

Экстренные службы

ПЕКИН
Южная Линия

По центру

Закрытая

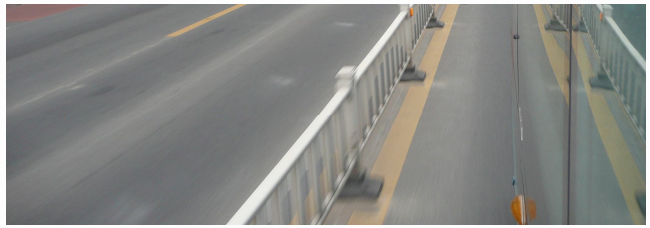
Инвестиции

Скорость

Экстренные службы

ЧАНЧЖОУ

По центру



Открытая /выделенная

Инвестиции

Скорость

Экстренные службы

BRT в Пекине и Чанчжоу. Три подхода - одно решение

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

ПЕКИН
Восточная Линия

Низкопольная

Равнодоступность

С тротуара

Равнодоступность

Предварительная оплата

Электронная карта
Разовый билет

ПЕКИН
Южная Линия

Низкопольная

Равнодоступность

Через переход

Требует устройств для доступа инвалидов

Предварительная оплата

Электронная карта
Разовый билет

ЧАНЧЖОУ

Низкопольная

Равнодоступность

Через переход

Требует устройств для доступа инвалидов

Предварительная оплата

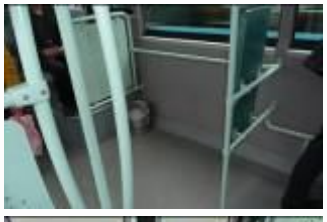
Электронная карта
Разовый билет

Эксплуатация систем BRT в Пекине и Чанчжоу

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

ОСТАНОВКИ

ТРАНСПОРТ



МЕСТО ВОДИТЕЛЯ

Эксплуатация систем BRT в Пекине и Чанчжоу

ГРУППА ГАЗ
ДИВИЗИОН "АВТОБУСЫ"

КОНЕЧНАЯ ОСТАНОВКА

Продажа билетов

Зона посадки пассажиров

Зона высадки пассажиров

ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ

ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ

КОНТРОЛЬ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ

КОНТРОЛЬ ПУНКТА ПРОПУСКА И ДИСПЕТЧЕРА

КОНТРОЛЬ СИТУАЦИИ НА ОСТАНОВКЕ

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ !