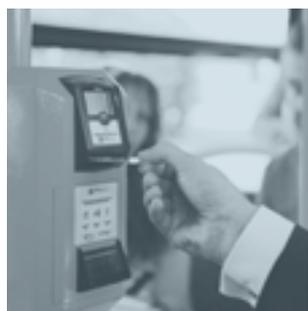


**ВЭБ
РФ**

Развитие общественного транспорта в городах России

#6



**ОТРАСЛЕВОЙ
ОБЗОР**

ФЕВРАЛЬ
2021

Содержание

1. <u>Города-лидеры публичной повестки развития общественного транспорта</u>	3
· Новокузнецк : транспортная система перешла на качественно новый уровень	
· Тверь : год работы транспорта по новым правилам	
· Пермь : данные для принятия решений и электротранспортные инициативы	
· Челябинск : пересадочный билет, валидаторы и модернизация трамвая	
· Новосибирск : плавный переход на брутто-контракты	
2. <u>Цифра месяца</u>	7
3. <u>Федеральные инициативы</u>	8
4. <u>Отраслевые исследования</u>	9
5. <u>Комплексное реформирование общественного транспорта</u>	10
· Ставрополь : достижима ли рентабельность городских пассажирских перевозок?	
· Курск : судьба трамвая в новой транспортной схеме	
6. <u>Экономика перевозок</u> :	12
· где совершенствовали систему оплаты и тарифное меню (а где — нет)	
· где в феврале выросла стоимость проезда	
· Новосибирск : московские цены для сибирского транспорта	
· Барнаул : рост тарифа не согласован, перевозчики говорят о плачевной ситуации	
· где рост тарифа опережает рост качества перевозок	
· разыскиваются автобусы	
· разыскиваются кондукторы	
· разыскиваются пассажиры	
7. <u>Приоритетное движение</u>	16
8. <u>Развитие электротранспорта</u>	16
· новости развития инфраструктуры	
· Ижевск : выгодный капремонт трамваев	
· ЧП с участием электротранспорта	
9. <u>Обновление подвижного состава</u>	18
· где обновляли парк общественного транспорта или заявляли о намерении это делать	
· происшествия в феврале	
10. <u>Оптимальная маршрутная сеть</u>	19
11. <u>Пригородное сообщение</u>	19
12. <u>Рациональная организация парковочного пространства</u>	20
13. <u>Сервисы для удобства пассажиров</u>	20
14. <u>Вовлечение горожан</u>	20
· Сургут : как вовлечь горожан в развитие транспортной системы	
15. <u>Говорит Москва: опыт столицы для регионов</u>	21
16. <u>Принципы организации работы общественного транспорта</u>	24

Города-лидеры публичной повестки развития общественного транспорта

1. Новокузнецк: транспортная система перешла на качественно новый уровень

С 1 марта город завершил первый этап внедрения новой системы общественного транспорта.

Оптимизирована маршрутная сеть.

- **Было:** 82 маршрута со значительным дублированием и конкуренцией за пассажиров, из них 34 по нерегулируемому тарифу.
- **Стало:** 54 маршрута, из них 1 по нерегулируемому тарифу.

Обновление транспортного состава

- **Было:** 580 автобусов, 450 из них — старые пазики, фактически работало около 350-370.
- **Стало:** 305 автобусов средней, большой и особо большой вместимости не старше 1 года ежедневно на линиях. При этом газомоторные длинномерные автобусы «Волгабас» разработаны специально под техзадание Новокузнецка.

Переход на безналичную оплату

- **Было:** наличная оплата.
- **Стало:** 80% поездок оплачиваются безналичным способом, все автобусы оснащены автоматической системой подсчета пассажиропотока и валидаторами.

Льготы в маршрутках

- **Было:** льготы не работают в маршрутках, все пересадки платные.

- **Стало:** единая система оплаты проезда, на автобусах есть право бесплатной пересадки на 60 минут, есть школьный тариф и тариф для пенсионеров, транспортные карты принимают во всех автобусах, трамваях и троллейбусах.

Приобретение новых трамваев

- **Было:** новые трамваи не закупали с 2012 года.
- **Стало:** закуплены 9 новых трамваев, в феврале на линию вышел первый низкопольный трамвай модели 71-142 «Кузбасс», пассажиропоток на электротранспорте вырос на 30%, появился первый в Сибири маршрут с использованием троллейбусов на автономном ходу.



Обновление подвижного состава в Новокузнецке в целом поддержано жителями, стоит при этом сказать о необходимости информирования пассажиров о новых маршрутах и расписании движения. На ряде остановок в центре города расписание есть, но следует системно решить вопрос и дать информацию о движении транспорта на всех остановках. Дополнительно важно создать единый номер телефона, куда пассажиры могут сообщить информацию о нарушениях в работе общественного транспорта (проезд на красный, выезд на встречную полосу и другие нарушения ПДД). Для повышения эффективности коммуникаций власти и жителей требуется сформулировать перечень предложений со стороны горожан для улучшения работы транспорта и рассматривать возможность их адаптации в рамках рабочей группы по развитию транспорта при главе города.

Илья Зотов, член Общественного совета при Минтрансе России





2. Тверь: год работы транспорта по новым правилам

В городе отмечают годовщину перехода на новую транспортную модель и подводят предварительные итоги. На смену маршрутчикам, получавшим оплату на сдельной основе, пришли **470** комфортабельных синих автобусов, которые больше не гонятся за пассажирами, а следуют по расписанию с большой интенсивностью. За **11 месяцев** 2020 года они перевезли **52,7 млн.** пассажиров, **8,3 млн** из которых автоматически пользовались льготной ценой поездки по транспортной карте. Доля безналичной оплаты составила рекордные 81%. В ближайших планах властей — восстановление трамвайного сообщения в городе.

3. Пермь: данные для принятия решений и электротранспортные инициативы

Результаты транспортной реформы в Перми, основной этап которой был завершен в 2020 году, легко увидеть своими глазами: по городу курсируют **400** новых современных автобусов высокого экологического класса, **90%** автобусов — низкопольные.

Однако у реформы есть не менее важная, но скрытая от внешнего наблюдателя часть — это данные. Благодаря внедрению современных ИТ-решений городская администрация теперь получает данные о работе общественного транспорта в онлайн-режиме: сколько рейсов совершает каждый автобус, как выполняется расписание, как распределяется пассажиропоток по маршрутам, времени и дням недели, как поступают платежи и т.д. Все это создает бесценный массив данных для умного управления транспортной системой, руководствуясь которыми город, в частности, оперативно регулирует правила бесплатных пересадок и направляет контролеров на отстающие по сбору выручки бескондукторные маршруты.

Вслед за автобусами Пермь принимается за электротранспорт: с холдингом «Синара-Транспортные машины» обсуждается продление трамвайной линии в Кондратово, а с РЖД — создание «Пермских диаметров» железной дороги. Проект включает центральное кольцо и три железнодорожные линии (диаметры) — по образцу Московских центральных диаметров и Московского центрального кольца.



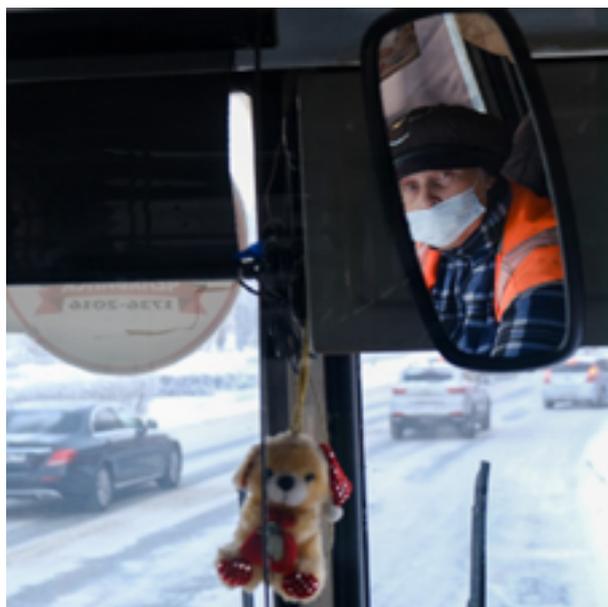
Источник фото: toptver.ru

4. Челябинск: пересадочный билет, валидаторы и модернизация трамвая

Введя единый пересадочный билет «**60 минут**», город сделал важный шаг в сторону повышения удобства использования общественного транспорта. Следующие меры, озвученные властями — выделенные полосы для автобусов, модернизация **10 км** трамвайных путей и закупка вагонов, установка валидаторов (в настоящее время тестируются на ряде маршрутов). При этом тактовое расписание, на которое не так давно перешел муниципальный транспорт, пока вызывает вопросы у горожан: на некоторых маршрутах транспортные средства идут друг за другом полупустыми, на других автобуса или трамвая не дождаться.

5. Новосибирск: плавный переход на брутто-контракты

Город постепенно переходит на брутто-контракты, тестируя их плюсы и минусы на ограниченном количестве маршрутов: в 2021 году планируется перевести на них все **24** электротранспортных и **10** муниципальных автобусных маршрутов. В минус данной схеме работы играют последствия коронавируса: в прошлом году пассажиропоток снизился почти на **40%** по сравнению с позапрошлым, а значит в случае перехода на брутто-контракты город недополучил бы значительную часть выручки.



Источник фото: 74.ru



Источник фото: static.ngs.ru



Источник фото: static.ngs.ru

Цифра месяца

≥ 80%

составляет доля безналичных
оплат поездок в автобусах Твери
и Новокузнецка



Источник фото: tatprofavtodor.ru

Федеральные инициативы

По информации Минтранса России, в 2021 году в регионы в рамках федерального проекта будут поставлены 305 новых автобусов и 107 троллейбусов. Их получают Ингушская, Красноярская, Казанская, Воронежская, Новосибирская, Омская, Самарско-Тольяттинская, Пермская, Череповецкая, Нижегородская, Ивановская, Кемеровская, Саратовская агломерации. Расходы федерального бюджета составят 3,5 млрд руб.

Минтранс России [подготовил](#) законопроект, который позволит обновлять парк городского пассажирского транспорта, остановочные пункты, трамвайные пути и другие части транспортной инфраструктуры частным инвесторам на основе концессионных соглашений. Передавать в концессию предполагается как недвижимые объекты инфраструктуры городского транспорта, так и сами транспортные средства. Получать доход частный инвестор будет за счет взимания платы за проезд. При этом допускаются как регулируемые, так и нерегулируемые (устанавливаемые самим инвестором) тарифы. Третьей стороной концессии смо-

гут выступить регионы. Законопроект находится на рассмотрении в Правительстве.

Институт изучения детства, семьи и воспитания, подведомственный Минпросвещения, считает, что существующие школьные автобусы нельзя безопасно использовать для перевозки детей дошкольного возраста: этого не позволяет конструкция используемых в настоящее время пассажирских сидений и ремней безопасности. Об этом говорится в письме Института в адрес Министерства промышленности и торговли России.

Правительство [готовит](#) поправки в закон о внеуличном транспорте: при перевозке детей с предоставлением льгот по проезду пассажир будет обязан иметь при себе и предъявлять свидетельства о рождении детей; льготники должны будут иметь при себе и предъявлять контролеру документ, подтверждающий льготу, а если на нем нет фото, то еще и паспорт; контролеры получат право изымать льготный проездной документ, если личность пассажира не была подтверждена. Аналогичные правила уже действуют в московском метро, поправки в федеральный закон позволят распространить их на всю страну.

Минтранс России [представил](#) новую версию правил для пользователей средств индивидуальной мобильности — электросамокатов, моноколес и т.п. В ней предложено ограничить скоростной режим для пользователей таких средств лимитом в 25 км/ч.



Источник фото: kubantv.ru

Отраслевые исследования

Закупки новых автобусов в январе: доля ПАЗа выросла

По данным «АВТОСТАТ», в первый месяц 2021 года [покупки](#) новых автобусов в России сократились до уровня 947 единиц, что на 10,6% ниже прошлогоднего результата. Более 85% от этого количества пришлось на «ПАЗ», «ЛИАЗ» и «НЕФАЗ». Закупки продукции лидер рейтинга, «ПАЗ», выросли на 2%. В модельном рейтинге первые три строчки заняла продукция Павловского автозавода.

Какие транспортные проблемы беспокоят россиян

[По данным](#) всероссийского опроса Общероссийского народного фронта, россияне оценивают состояние местных систем общественного транспорта ниже среднего. В числе основных проблем они отмечают пробки, большие перерывы между рей-

сами, особенно в выходные и по вечерам, отсутствие кондиционеров и отопления, сокращение маршрутов, недоступность общественного транспорта в новых районах, небезопасное поведение на дорогах водителей, изношенность транспорта, высокую стоимость проезда, неудобное расположение остановок, отсутствие возможностей безналичной оплаты, грязь в салоне.

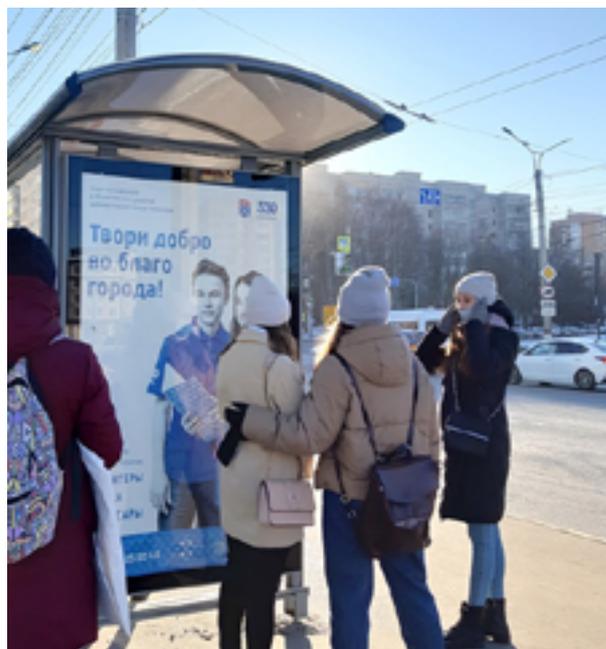
Парковки провоцируют спрос на автомобили

Ученые Университета Калифорнии [установили](#) прямую взаимосвязь между количеством доступных парковочных мест и уровнем автомобилевладения: большее количество парковочных мест приводит к увеличению числа поездок на автомобиле и более редкому использованию общественного транспорта (как и велосипеда, и частоты ходьбы пешком).



Источник фото: svet-mayakov.ru

Комплексное реформирование общественного транспорта



Источник фото: архив tyugorod-online.ru

- ✓ В **Твери** [подводят](#) итоги первого года реализации транспортной реформы: перевезены почти 53 млн пассажиров, переход на оплату транспортной работы позволил улучшить безопасность перевозок и соблюдение расписания, платежи по банковским и транспортным картам серьезно потеснили наличные.
- ✓ **Воронеж** в первом квартале 2021 года [получит](#) 58 новых автобусов. Город стремится к переходу на работу по брутто-контрактам, но финансирование на эти цели (1 млрд руб. ежегодно) пока не найдено. Проект легкорельсового метро после разрыва контракта с предыдущим исполнителем будет дорабатываться: возможно, его заменит скоростной автобусный транспорт.
- ✓ [Разработан](#) проект плана по реформированию пассажирских перевозок в **Петрозаводске**: он предусматривает разработку новой маршрутной сети к июню, переход на брутто-контракты к июлю, создание единого оператора перевозок к ноябрю, поиск инвестора до конца года. Однако пункта о передаче транспортных полномочий от города региону в проекте плана нет.
- ✓ Власти **Чувашии** [представили](#) программу реформирования пассажирских перевозок.

Она предусматривает разработку комплексной программы модернизации общественного транспорта для **Чебоксарской** агломерации: внедрение новой маршрутной сети, тарифного меню и единого билета, обновление общественного транспорта, заключение брутто-контрактов, создание единого организатора перевозок, ввод выделенных полос и платных парковок. Сейчас в Чебоксарской агломерации «скрытый пассажиропоток» составляет примерно 133 млн человек или 38% от всего объема перевозок — их предстоит «обелить». Мэрия Чебоксар, в свою очередь, [предлагает](#) заменить сеть магистральных маршрутов из Новочебоксарска в Чебоксары на единый магистральный маршрут между городами с большим количеством ТПУ на маршруте следования.

- ✓ В мэрии **Биробиджана** [разрабатывают](#) новую систему движения автобусов: изменятся расписание и маршруты, информация о движении и местоположении автобусов будет передаваться в создаваемую единую диспетчерскую службу мэрии, от перевозчиков будут требовать оснащать автобусы валидаторами для бесконтактной оплаты.
- ✓ Во **Владикавказе** [разрабатывают](#) концепцию развития общественного транспорта.

Ставрополь: достижима ли рентабельность городских пассажирских перевозок?

- ✓ Муниципальный транспорт **Ставрополя** — 65 троллейбусов и 71 автобус — в рамках передачи транспортных полномочий на уровень региона переводят в краевую собственность. Краевые власти намерены сделать его рентабельным. Однако при текущем уровне тарифов на проезд сделать перевозчиков рентабельными без доплаты со стороны бюджета вряд ли получится. Возможно, это и не требуется, поскольку общественный транспорт — такая же социальная услуга, как медицина, образование, полиция и т.п. Что касается минимизации участия бюджета в поддержке предприятий электротранспорта, то для этого в первую очередь стоило бы не закупать новые троллейбусы, а изменить маршрутную сеть: обеспечить приоритет и высокую скорость троллейбусному движению и отменить большую часть дублирующих его маршрутов. Новые троллейбусы, если они будут проигрывать по скорости маршруткам, не станут привлекательными для пассажиров.



Источник фото: change.org

Курск: судьба трамвая в новой транспортной схеме

- В **Курске** готовятся рассмотреть новую транспортную схему, разработанную по заказу областных властей. Предложения включают разделение на магистральные и подвозящие маршруты, повышение вместимости подвижного состава, ввод бесплатной пересадки в течение часа, создание единого оператора муниципального транспорта, выделенные полосы и регулируемые тарифы. Документ не исключает закрытие всех, кроме одного, трамвайных маршрутов и демонтаж части рельсов. Общественные слушания должны были состояться в феврале, но по решению губернатора были перенесены на март, а руководитель областного комитета транспорта и автодорог был освобожден от должности. Этим событиям предшествовало открытое письмо курских общественников, которые попросили перенести слушания и раскритиковали проект документа за планы по сокращению трамвайной сети, непонятную трассировку маршрутов и отсутствие решения по маршруткам. Была организована петиция с требованием отказаться от планов по сокращению 3 из 4 трамвайных маршрутов согласно новой транспортной схеме. Существующее трамвайное сообщество стоит городу около 120 млн руб. в год, а стоимость его полной реконструкции региональными властями оценивается в 30 млрд руб., что представляется завышенным для масштабов трамвайной системы Курска.



Источник фото: dp.ru

Где совершенствовали систему оплаты и тарифное меню (а где — нет)

- ✓ Спустя 3 месяца с момента старта реформы городской транспорт **Новокузнецка** [перешел](#) на новую систему оплаты проезда. Теперь расходы на проезд по транспортной карте и ее баланс можно отслеживать в личном кабинете на сайте оператора перевозок и в мобильном приложении «Мой транспорт». Пополнять карту можно через банкоматы или интернет-банк.
 - ✓ В **Перми** [начался](#) новый этап эксперимента по переходу на бескондукторную работу: на такие маршруты вышли контролеры. Важным фактором для отказа от кондукторов является перевод платежей в безналичную форму: в январе доля таких платежей [выросла](#) до 73%. Стимулировать безналичную оплату будут и новые правила бесплатной пересадки, которые начнут действовать с 1 марта: она будет действовать только при оплате банковской или транспортной картой.
 - ✓ В **Челябинске** [ввели](#) единый пересадочный билет, который дает право бесплатной пересадки в течение часа на 55 автобусных, трамвайных и троллейбусных маршрутах.
 - ✓ В **Калининграде** [отменяют](#) ограничение
- количества льготных поездок в общественном транспорте. Представляется необходимым также добиться, чтобы льготы принимались всеми перевозчиками на всех маршрутах (большая доля пассажиропотока в городе перевозится формально межмуниципальными маршрутами) и наладить контроль за пользователями льгот, чтобы избежать злоупотреблений.
- ✓ В **Воронеже** планируют создать автоматизированную систему контроля оплаты проезда, которая предполагает льготы, пересадочный тариф и использование транспортных карт.
 - ✓ Чтобы снизить нагрузку на улично-дорожную сеть в период снегопада, власти **Ярослава** объявили акцию «Снежный билет»: для отказавшихся от поездки на личном автомобиле проезд будет бесплатным по предъявлению водительских прав и свидетельства о регистрации транспортного средства.
 - ✓ **Новосибирск** планирует в 2021 году заключить брутто-контракты на часть маршрутов: все электротранспортные (24 шт.) и 10 муниципальных автобусных.
 - По оценке **ростовских** властей, создание единого оператора перевозок и переход на работу с перевозчиками по брутто-контрактам потребует ежегодных дополнительных расходов около 2 млрд руб. — эти деньги пока не найдены.
 - В **Иркутске** тарифные условия несколько ухудшились: количество льготных поездок по единому социальному проездному сократилось со 120 до 50 в месяц.

Где выросла стоимость проезда

- ✓ В **Туле** с 1 марта вступит в силу новая схема оплаты проезда в общественном транспорте – об этом 18 февраля на брифинге для СМИ сообщили министр транспорта региона Родион Дудник и глава администрации города Дмитрий Миляев. С 1 марта проезд на

городских маршрутах по регулируемому тарифу будет стоить: при оплате по карте «Тройка» – 19 руб., банковской картой – 21 руб., наличными – 25 руб. При этом стоимость безлимитного месячного проездного билета снижена на 500 руб. – до 1000 руб. Такое решение будет не только стимулировать более частое использование общественного транспорта, но и позволит перевозчикам точнее прогнозировать финансовые потоки.

- ✓ В **Иванове** стоимость проезда выросла с 23 до 25 руб.
- ✓ С 22 февраля в **Комсомольске-на-Амуре** проезд на одном из маршрутов стоит на 5 рублей дороже — 35 руб. Цены на различных маршрутах коммерческих перевозчиков варьируются от 30 до 35 руб.
- ✓ В **Братске** Иркутской области с 1 февраля стоимость проезда в муниципальных троллейбусах, автобусах, на маршрутах с регулируемыми тарифами, а также на некоторых коммерческих маршрутах выросла с 22 до 24 руб.
- ✓ Перевозчики **Челябинска** поднимают стоимость проезда до 28 руб.
- ✓ Власти **Орла** согласились с необходимостью повысить цены на проезд, однако считают предложенную перевозчикам цену (30 руб.) слишком высокой: мэрия предлагает ввести дифференцированный тариф, когда проезд за наличные будет стоить 24 руб., по карте — 21 руб.
- ✓ Стоимость проезда в автобусах **Костромы** выросла на 3 руб., максимальный тариф составил 23 руб. Администрация города рассматривает возможность снижения тарифа при безналичной оплате. Перевозчики настаивали на большем повышении и намерены оспаривать решение мэрии.
- ✓ 35 рублей составит стоимость проезда с 1 марта в общественном транспорте **Казани** при оплате наличными. Тариф безналич-

ной оплаты (30 руб.) не изменится.

- Государственный автоперевозчик Башкирии объявил о повышении с 1 марта стоимости проезда по внутригородским маршрутам. В **Уфе** цена вырастет на 1 руб. до 29 руб. при оплате наличными и банковскими картами и сразу на 3 руб. до 23 руб. при оплате транспортной картой. Опережающий рост тарифа по транспортной карте снижает ее привлекательность по сравнению с наличными.

Новосибирск: московские цены для сибирского транспорта

- В **Новосибирске** ввели безлимитный проездной, стоимость которого (2450 руб.) даже в номинальном выражении оказалась выше, чем в Москве (2245 руб.). По данным «РИА Рейтинг», средняя чистая заработная плата в первом полугодии 2020 различается в городах в 2,3 раза: 103,1 тыс. руб. в Москве и 44,1 тыс. руб. в Новосибирске. Таким образом, стоимость безлимитного проездного, скорректированного на доходы населения, в Новосибирске в 2,5 раза выше, чем в столице. Такой продукт вряд ли будет широко востребован пассажирами.



Источник фото: ksonline.ru

Барнаул: рост тарифа не согласован, перевозчики говорят о плачевной ситуации

- Частные перевозчики **Барнаула** [призывают](#) власти согласовать повышение стоимости проезда (вопрос уже дважды откладывался, тариф не повышался 2 года) и принять документ транспортного планирования: посчитать пассажиропоток, определить, на какие маршруты пустить большие автобусы, а где сократить количество «маршруток». Текущая ситуация с пассажирским транспортом в городе — плачевная: износ подвижного состава автобусов большой вместимости составляет 80%. Перевозчики даже намекают, что если тариф не будет повышен, они могут уйти с маршрутов. Специфика транспортной сети Барнаула заключается в том, что она соединяет с городом около 30 населенных пунктов: перевозчики работают в пригородной зоне на более протяженных маршрутах, но стоимость проезда в них не отличается от внутригородской.

Где рост тарифа опережает рост качества перевозок

- Ряд частных перевозчиков **Хабаровска** [повысили](#) стоимость проезда до 35 руб. При этом качество работы городского общественного транспорта регулярно подвергается критике горожан: в начале месяца часть автобусов [не вышла](#) на маршруты из-за отсутствия топлива, перевозчики [не соблюдают](#) расписание и [просят](#) горожан расплачиваться наличными, а конкурирующие за пассажиров водители [дерутся](#) друг с другом. Мэрия [признает](#), что к пассажирским перевозкам накопилось много вопросов, и обещает принять меры.
- В **Архангельске** проезд в автобусе [подорожает](#) до 29 руб. С июня 2018 года цены тариф вырос на 39% (+ 8 рублей), однако, как отмечается, обещания основного перевозчика о закупке сотни новых автобусов так и не были выполнены.



Источник фото: altapress.ru

- В **Тюмени** [критикуют](#) работу общественного транспорта: состояние подвижного состава неудовлетворительное (некоторые маршрутки не отапливаются), стоимость безлимитного проездного на все виды транспорта (3255 руб.) завышенная, расписание не соблюдается.

Разыскиваются автобусы

- Общественники и СМИ Краснодара [выяснили](#), что около 50 автобусов были сняты с маршрутов частными перевозчиками **Краснодара** и переведены на работу в соседний Ейск. На ряде маршрутов в городе [не хватает](#) автобусов: пассажиры жалуются на давку. А некоторые маршрутки [отказываются](#) принимать безналичную оплату. Одностороннее сокращение транспортной работы со стороны перевозчиков было бы невозможно, если бы Краснодар перешел на работу по долгосрочным брутто-контрактам с существенной банковской гарантией со стороны перевозчиков, работу через единого оператора, контроль качества транспортной услуги, единый электронный билет с учетом льгот и развитым тарифным меню.

- В **Ставрополе** ГИБДД провела проверку качества оказания транспортных услуг. Опасаясь проверки, некоторые недобросовестные перевозчики попросту не выехали на маршрут, что ярко характеризует качество их работы.
- Водители автобусов в **Бийске** Алтайского края приостанавливали работу из-за нечищенных дорог.
- Из-за нехватки кондукторов в трамваях **Челябинска** оплату начали принимать вагоновожатые. При этом какие-либо меры, позволившие бы повысить собираемость платежей (вход только через первую дверь, повсеместная установка валидаторов, усиление контроля на линии), как сообщается, приняты не были.

Разыскиваются кондукторы

- Муниципальное электротранспортное предприятие **Барнаула**, ссылаясь на кадровый дефицит из-за коронавируса, намерено до лета продолжать выпускать транспорт на линии без кондукторов: оплату принимают водители.
- Пассажиропоток **новосибирского** метро в 2020 году снизился по сравнению с прошлым годом на 37,5% или на 30 млн человек — до 50 млн человек.
- В 2020 году общественный транспорт **Екатеринбурга** перевез на 33% меньше пассажиров, чем годом ранее.

Разыскиваются пассажиры



Источник фото: i.ytimg.com

Приоритетное движение

- ✓ В **Екатеринбурге** [обсуждают](#), как правильно организовать выделенную автобусную полосу на улице Малышева — справа или по центру улицы, как в Белгороде. Мэрия пока за первый вариант.
- ✓ В **Воронеже** выделенная полоса для автобусов [появится](#) еще на четырех участках дорог. Автомобилисты ожидаемо недовольны этим решением.
- ✓ В новой транспортной схеме **Сургута** [предусмотрена](#) организация выделенной полосы для общественного транспорта на проспекте Ленина.
- ✓ В **Ростове-на-Дону** [организуют](#) новые выделенные полосы для общественного транспорта.
- Выделенная автобусная полоса на улице Гагарина в **Нижнем Новгороде** [работает неоптимально](#): контроль не организован должным образом, из-за чего автомобили регулярно выезжают на полосу и создают помехи движению автобусов.
- [По данным](#) Общероссийского объединения пассажиров, низкая популярность общественного транспорта по сравнению с автомобилями в **Краснодаре** объясняется тем, что горожан не устраивает скорость транспорта и несоблюдение интервалов движения из-за пробок. Вводы «выделенок» позволит пассажирам экономить до 30 минут на ежедневных поездках.

Развитие электротранспорта

Новости развития инфраструктуры

- ✓ В этом году на модернизацию 10 км трамвайных путей в **Челябинске** и покупку 30 вагонов из областного бюджета [будет направлено](#) порядка 1,3 млрд руб. Средний возраст трамвая в городе [составляет](#) 30,5 лет при нормативе 16 лет.
- ✓ В рамках соглашения о сотрудничестве с холдингом «Синара-Транспортные машины» из центра **Перми** [планируется](#) запустить трамвай в Кондратово (Пермский район). На текущем этапе речь идет о развитии трамвайной системы в районе Парковый с возможной перспективой расширения сети до Кондратово по мере увеличения жилищного строительства в том направлении.
- ✓ В 2021 году [начнется](#) строительство первого этапа трамвайной ветки в Академический район **Екатеринбурга**.
- ✓ Мэр **Новосибирска** заявил, что город [планирует](#) реконструировать трамвайную сеть, но подписанных рамочных соглашений с инвесторами пока нет.
- Саратовской области [потребуется](#) доработать законодательство о межмуниципальных перевозках, чтобы обеспечить троллейбусное сообщение между **Саратовом** и **Энгельсом**.



Ижевск: выгодный капремонт трамваев

Муниципальное электротранспортное предприятие **Ижевска** научилось реконструировать старые трамваи «Татра» в современные. В ходе капитального ремонта, который проводится на базе трамвайного депо, от старого вагона остаются только тележки и хребтовая балка. Вагон получает низкий пол, новый корпус и электрооборудование: от тягового привода до зарядок в салоне. Реконструкция одного вагона обходится в 10 млн руб. при стоимости нового в 20-25 млн руб. Обновленный трамвай прослужит до 20 лет. Было произведено 9 вагонов для Ижевска и Златоуста, в планах на 2021 год — еще 5.

Пример реконструкции старых трамваев:



ЧП с участием электротранспорта

- В **Саратове** загорелся троллейбус. В Ангарске Иркутской области загорелся трамвай.
- В **Казани** в феврале трамваи не горели — но с рельсов сошли. Аналогичные происшествия происходили в **Перми, Ульяновске, Краснодаре**. В Калининграде в ходе испытаний новый трамвай сошел с рельсов: инфраструктура трамвайной системы города давно нуждается в серьезной реконструкции.
- В **Уфе** налоговая инспекция потребовала остановить операционную деятельность муниципального электротранспортного предприятия, признанного банкротом в конце прошлого года и находящегося в процессе конкурсного производства.



Источник фото: канал «Город для людей»

Обновление подвижного состава

Где обновляли парк общественного транспорта или заявляли о намерении это делать

- ✓ Весь подвижной состав общественного транспорта **Новороссийска** с 1 мая будет оборудован кондиционерами.
- ✓ Губернатор **Омской** области провел стрим в Instagram с презентацией 20 новых автобусов, поступивших в областной центр. На 2021 году город закупил 29 троллейбусов, 4 из них уже прибыли в город.
- ✓ **Челябинск** закупит 31 новый трамвайный вагон.
- ✓ Для **Таганрога** закупят 60 новых трамваев, первые 10 из них — до конца этого года.
- ✓ Власти **Калининграда** в 2021 году потратят до 500 млн руб. на покупку 16 трамваев.
- ✓ **Новочеркасск** получил 16 новых автобусов на газомоторном топливе.
- ✓ 50 новых автобусов намерены до конца года приобрести в Набережных Челнах.
- ✓ **Киров** закупит 10 газомоторных автобусов.
- ✓ **Новосибирск** во 2 квартале получит 40 автобусов.
- ✓ **Казань** получит 40 газомоторных автобусов.
- ✓ На линии **Перми** вышли 19 новых автобусов, закупленных в рамках нацпроекта.
- Из-за пандемии значительная часть нового подвижного состава, закупленная **Санкт-Петербургом** в прошлом году, пришла в город с задержкой.
- **Орел** получил 20 новых ПАЗов, купленных в 2021 году.

- В **Екатеринбурге** надеются обновить трамвайный парк в рамках концессии за счет частных инвесторов, которые пока не найдены.

Происшествия в феврале

- В **Иркутске** в начале февраля из-за сильных морозов не все трамваи, троллейбусы и автобусы смогли выйти на линии.
- В **Калининграде** по результатам прокурорской проверки сняты с маршрутов 19 автобусов, не соответствующих требованиям к безопасности перевозок.
- В **Ростове-на-Дону** у ветхого троллейбуса во время посадки пассажиров провалился пол: обошлось без травм.
- Из 33 новых низкопольных троллейбусов, закупленных **Омском** в прошлом году с федеральной поддержкой, 6 уже успели попасть в аварии, 3 находятся на ремонте. Работники электротранспортного предприятия отмечают их частые поломки.



Источник фото: omskinform.ru

Оптимальная маршрутная сеть

- ✓ В **Самаре** [корректируют](#) маршрутную сеть автобусов: дублирующиеся маршруты объединяют, на недостаточно востребованных сокращают количество транспорта.
- ✓ Власти **Кемерова** по просьбе жителей [намерены](#) ввести новые автобусные маршруты.
- ✓ Мэр **Благовещенска** [анонсировал](#) реформу пассажирских перевозок: в ближайшее время будет разработана новая сеть автобусных маршрутов.
- ✓ В **Нижнекамске** (Татарстан) до конца июня [планируют](#) объединить вахтовые и городские маршруты в единую сеть под управлением городских властей.
- ✓ В **Твери** по просьбе пассажиров [скорректируют](#) один из городских маршрутов, добавив в него новые остановки.
- Новые магистральные маршруты **Омска** [подвергаются](#) критике из-за того, что не охватывают значительную часть городских районов.
- Жители **Челябинска** [не удовлетворены](#) расписанием работы общественного транспорта: на одних маршрутах движение избыточно интенсивное в отсутствие пассажиров, на других транспорт трудно дождаться.
- **Кемеровчане** [жалуются](#) на несоблюдение расписания на отдельных маршрутах.

Пригородное сообщение

- ✓ Власти **Новосибирска** совместно с РЖД [приступили](#) к разработке технико-экономического обоснования железнодорожного сообщения между вокзалом Новосибирск — Главный и аэропортом Толмачево. Инвестор пока не найден.

- ✓ По маршруту **Курск-Глушково** [запущен](#) новый рельсовый автобус «Орлан» (РА-2).
- ✓ Жителям **Перми** презентовали проект создания «Пермских диаметров» железной дороги. Проект включает центральное кольцо и три железнодорожные линии (диаметры). Препятствием для реализации проекта является нефункционирующий перегон между двумя городскими ж/д вокзалами: без него не получится реализовать кольцевое движение. Железнодорожное сообщение между вокзалами [закрыли](#) год назад: его планировали заменить скоростным трамваем, однако сроки реализации этого проекта сдвигаются.
- ✓ Власти **Санкт-Петербурга** предложили синхронизировать проекты по строительству путей высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСЖМ-1), которая свяжет город с Москвой, и пригородных железнодорожных путей для развития городской электрички. Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил властям Санкт-Петербурга и Ленинградской области в течение месяца доработать комплексный план развития транспортной системы двух регионов до 2024 года.



Источник фото: zvezda.su

Рациональная организация парковочного пространства

- ✓ **Санкт-Петербург** [планирует](#) расширить зону платной парковки автомобилей на 14 тысяч мест в 2022 году.
- Мэрия **Новосибирска** за 3 года [заработала](#) 32 млн руб. на платных парковках, а в **Перми** из-за пандемии и большого количества нерабочих дней выручка от платных парковок и штрафов за неправильную парковку [упала](#) на 19% и составила 132,9 млн руб. Следует отметить, что платные парковки являются, в первую очередь, способом эффективно балансировать использование личного и общественного транспорта, а не источником пополнения городского бюджета. Более того, при правильном подсчете экономики платных парковок — с учетом всех сопутствующих затрат, в том числе рабочего времени вовлеченных работников городской администрации — платная парковка едва ли окупится для города. Она решает иные задачи.

Сервисы для удобства пассажиров

- ✓ В **Петрозаводске** в партнерстве со Сбером и «Золотой Коронаой» [введут](#) единую транспортную карту с бонусами и скидками, которая будет действовать и в муниципальном, и в частном транспорте. В настоящее время более 55% поездок в городе оплачиваются безналичным способом.
- ✓ В 1 квартале 2021 года в **Ростове-на-Дону** [будут тестировать](#) московскую карту «Тройка».
- ✓ В **Якутске** построят 20 теплых остановок.
- ✓ С 1 марта по 30 июня жители **Кировской** области [смогут экономить](#) 5 руб. на каждой поездке, оплачивая проезд банковской картой «МИР»: билет будет стоить 21 руб.
- ✓ Похожая акция [проходит](#) в **Иркутске**, где стоимость проезда при оплате картой «МИР» снизится до 11 руб.
- ✓ На электротранспорте **Челябинска** [протестируют](#) работу валидаторов, которые позволяют оплачивать проезд не только банковской и транспортной картой, но и наличными.
- В **Салехарде** штормовой ветер [снес](#) теплую остановку.
- Умные остановки в **Хабаровске** [регулярно](#) подвергаются нападениям вандалов.

Вовлечение граждан

- ✓ Все новые низкопольные автобусы, троллейбусы и трамваи в **Краснодаре** [оформят](#) в едином стиле — это позволит выделить их в потоке машин.
- ✓ Депутаты гордумы **Ульяновска** [собрали](#) обратную связь от горожан по качеству работы общественного транспорта (удобство маршрутов, соблюдение расписания и т.п.) и представили ее губернатору региона. Большинство жалоб связаны с невыполнением расписания и нарушением маршрута.
- ✓ В **Самаре** [объявили](#) конкурс среди жителей города на лучший дизайн транспортной карты. Это произошло после того, как самарцы раскритиковали варианты, подготовленный оператором карт.

Сургут: как вовлечь горожан в развитие транспортной системы

Жители **Сургута** получили возможность проголосовать за один из трех вариантов новой комплексной схемы организации транспортного обслуживания. Голосование организовано на специально созданном сайте. Стремление вовлечь горожан в принятие решений о судьбе общественного транспорта можно только приветствовать, однако портал можно было сделать более удобным, в частности:

- описать различия — преимущества и недостатки — трех вариантов схемы;
- показать не только новые варианты трассировки маршрутов, но и предыдущие, и описать необходимость изменения;
- построить новые и старые маршруты на интерактивной платформе какого-либо из картографических сервисов (Яндекс, Google, 2ГИС или иных) с возможностью переключения между маршрутами, а не размещать фотографии карт.

Следует отметить такие положительные практики, как авторизация участников голосования через Госуслуги (можно было бы расширить возможность участия в голосовании при помощи авторизации через номер мобильного телефона), а также оптимизацию сайта под просмотр на мобильных устройствах.



Говорит Москва: опыт столицы для регионов

Брутто-контракты как способ управления качеством пассажирских перевозок

Брутто-контракты в сфере пассажирских перевозок пока внедрены в небольшом количестве городов России – остальные к ним еще присматриваются. Об особенностях, тонкостях и нюансах этого инструмента рассказывает заместитель директора МосТрансПроекта Петр Барсуков.

В чем преимущества брутто-контрактов?

В обычном контракте перевозчик получает доход от билетной выручки, то есть ему намного важнее, сколько пассажиров он перевезет, чем качество сервиса, который он обеспечит. Как следствие, перевозчик сфокусирован на работу в часы пик и может вообще не выйти на линию в периоды малой загрузки. Бывает, что перевозчик отклоняется от заданного маршрута, работает только на наиболее загруженной его части, ведь никому не выгодно «возить воздух». И такие случаи, к сожалению, не редкость. Чтобы повысить экономическую эффективность, перевозчики пытаются конкурировать друг с другом за пассажиров, часто с нарушением правил дорожного движения и требований по безопасности пассажирских перевозок.

В случае же использования брутто-контрактов целеполагание в корне меняется. Перевозчик получает оплату за правильно и корректно выполненное задание по рейсам, которое он получил от администрации города, поэтому в первую очередь контролирует соответствие предоставляемого сервиса требованиям, а не пытается собрать максимум пассажиров. В таком задании определены все качественные требования и параметры маршрута: тип и качество подвижного состава, время начала и окончания работы, требуемая интенсивность по периодам суток и типам дней и т.д. Именно это и есть тот уровень сервиса, который заказал город и должен обеспечить перевозчик. И контроль ведется администрацией города по этим параметрам.

С точки зрения брутто-контрактов разницы между муниципальным и частным перевозчиком нет. Все должны работать в одной системе координат. Перевозчик получает 100% оплаты, если полностью выполнил объем транспортной работы и не имел нареканий по качеству. В этом случае даже социальные маршруты, на которых никто не ожидает экономической эффективности, и которые традиционно обслуживаются муниципальным перевоз-

чиком по остаточному принципу, становятся интересны всем перевозчикам. Сервис пассажирских перевозок должен быть доступен в том месте и с тем уровнем качества, которое определяет городская администрация в рамках реализации транспортной стратегии.

Нужен ли адаптационный период при переходе на брутто-контракты?

Как правило, брутто-контракты заключаются на период около 5 лет. Иногда до 7 лет, в соответствии со сроком полезной эксплуатации автобуса. Потому что будь то коммерческий или муниципальный перевозчик, ему надо понимать, что если он вкладывает средства, то у него есть перспективы отработать затраты. Адаптационный период как раз необходим для того, чтобы перевозчик, выходящий на работу по брутто-контрактам, имел возможность подготовиться к его исполнению, обеспечить подвижной состав с требуемыми характеристиками, необходимую инфраструктуру, подготовить водителей. Также в структуре контракта должны быть предусмотрены механизмы учета изменений, которые обязательно потребуются при сроках контрактов 5-7 лет.

То есть надо предусмотреть все изменения в маршрутной сети заранее?

Под брутто-контракты город формирует маршрутную сеть исходя из задач транспортного обслуживания населения. Но поскольку он разыгрывается на конкурсной основе, то имеет ограничения по возможностям последующей корректировки. И в этом его слабое место. Ведь есть постоянная задача по адаптации маршрутов под изменения, происходящие в городе. А 5-7 лет – срок немаленький. За это время могут произойти существенные изменения в транспортной инфраструктуре, появятся новые жилые комплексы, коммерческие или социальные объекты, что потребует соответствующей адаптации маршрутной сети. Можно сказать, что брутто-контрактам в текущем виде не хватает гибкости. В будущем стоило бы изучить возможность перехода на брутто-контракты, основанные не на конкретных маршрутах, а на общем пуле требуемой транспортной работы в автобусоклометрах на год, предположим. Какими именно маршрутами будет выбираться этот объем, можно будет определить на основании актуальных потребностей в транспортном обслуживании, гибко подстраивая маршрутную сеть под меняющийся транспортный спрос. К сожалению, в настоящее время реализация такого подхода требует внесения корректировок в нормативную базу и недоступна в прямом виде.

Преимущества брутто-контрактов

Для города	Для перевозчика	Для пассажира
<ul style="list-style-type: none"> • Четкие качественные показатели маршрутов общественного транспорта • Единая транспортная политика, все работают по общим правилам • Эффективное управление работой перевозчиков 	<ul style="list-style-type: none"> • Планирование экономической деятельности • Понимание объема работ и требований • Пяти-семилетняя гарантия на перевозки • Цивилизованный бизнес 	<ul style="list-style-type: none"> • Качественный и доступный сервис • Планирование времени • Безопасность перевозок

Всегда ли брутто-контракт экономически выгоден?

В идеале брутто-контракт покрывает все затраты перевозчика и обеспечивает ему прибыль. Расчет экономической составляющей брутто-контрактов базируется на методике, которую разработал Минтранс. Она позволяет оценить стоимость заказа требуемого объема транспортной работы с учетом типа используемого подвижного состава для разных территорий и условий работы. Для корректного расчета администрации города должна располагать транспортной политикой, в которой сформулированы качественные требования по развитию пассажирских перевозок, определены цели.

Также экономика брутто-контракта должна учитывать модель работы администрации города с перевозчиком, уровень детализации требований и предоставляемую перевозчику для работы инфраструктуру. В ряде зарубежных стран, например, есть модель, в которой муниципальное все: парки, подвижной состав, транспортная и ремонтная инфраструктура. Город предоставляет все активы, определяет маршруты и требования по работе на них. А перевозчик — это организация, которая, по сути, обеспечивает необходимое количество водителей для работы на задаваемых маршрутах. Но при этом город разрабатывает расписания, устанавливает систему оплаты труда, определяет другие требования и условия качественного исполнения контрактов. Конечно, чем больше находится на стороне города, тем более управляема система общественного транспорта. Но такой подход требует серьезной технологической подготовки городской администрации.

Стоит ли отдавать все на откуп коммерческим перевозчикам?

Важно, чтобы в городе был так называемый гарантирующий перевозчик. Как правило, это муниципальное предприятие, которое, при необходимости, может

«подстраховать» коммерческого перевозчика. Потому что у частных случаются просчеты, компания может не справиться с перевозками, разориться. Это рынок. На такой случай возникновения экстренных ситуаций и нужен гарантирующий перевозчик. У него должен быть разработанный план экстренного реагирования по выводу подвижного состава на закрывшиеся маршруты, чтобы не пострадали жители и имидж города.

Каков подготовительный период для внедрения брутто-контрактов?

По нашей практике это, как правило, один год. За это время можно разработать адекватную транспортную концепцию, план. Даже если у города есть какие-то наработки, то обычно требуется их актуализация.

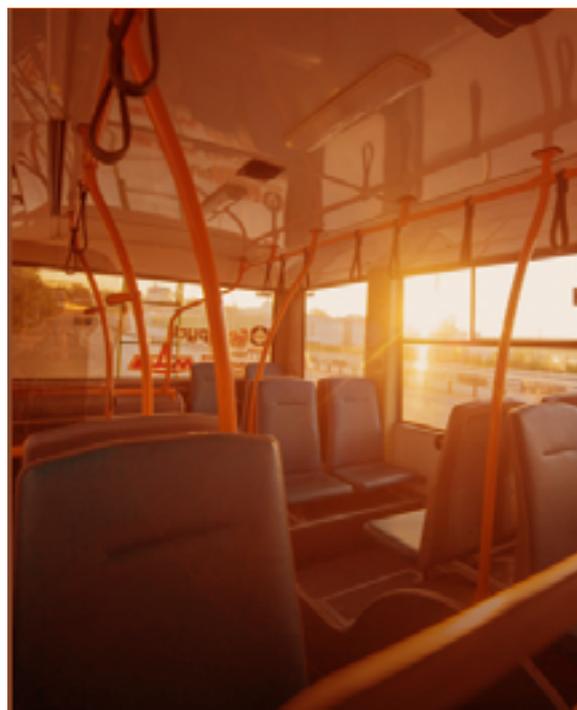
В первую очередь, необходимо понять, какую задачу необходимо решить, и сформулировать параметры качественного сервиса: время ожидания на остановках, заполняемость автобуса, занятость сидячих мест, интенсивность маршрутов и т.д. С учетом этих требований уже можно разрабатывать маршрутную сеть: анализировать топологию сети, понимать, где есть дефицит транспортной инфраструктуры, не хватает остановок, разворотных площадок, конечных станций, какие могут быть проблемы с эффективностью работы маршрутов, заторами на улично-дорожной сети. Далее необходимо определить численность подвижного состава, посчитать расходы на эксплуатацию, учесть требуемые показатели качества сервиса.

И вместе с тем необходимо разрабатывать и формировать план мероприятий, которые должны идти параллельно с внедрением брутто-контрактов – это целая комплексная программа развития системы общественного транспорта, включающая транспортно-пересадочные узлы, тарифную политику и другие поддерживающие меры.

Принципы организации работы общественного транспорта

При оценке изменений, которые происходят в организации пассажирского транспортного сообщения в городах России, мы в ВЭБ.РФ придерживаемся следующих принципов:

1. Любые преобразования должны быть комплексными, а не точечными. Нельзя просто обновить подвижной состав, не пересмотрев маршрутную сеть, тарифную политику и контрактные взаимоотношения с перевозчиками, не разработав детальные планы развития инфраструктуры и т.д. **Только комплексный стратегический подход** к развитию общественного транспорта способен обеспечить высокое качество транспортной услуги для горожан в средне- и долгосрочной перспективе.
2. Общественный транспорт во всем мире убыточен, и для России исключений тоже не будет. Он является социальной услугой, которую город предоставляет своим жителям и которая не может полностью регулироваться свободным движением рынка. Однако это отнюдь не исключает возможности и даже необходимости конкуренции



Источник фото: onf.ru

- в сфере перевозок – но это должна быть не конкуренция перевозчиков за пассажирский трафик, которая ведет к опасным гонкам на дорогах, дублированию маршрутов и ценовым войнам, а конкуренция перевозчиков за выполнение муниципальных контрактов на осуществление транспортной работы. Не кто быстрее доедет до пассажира, а кто дешевле и качественнее выполнит один километр транспортной работы. Таким образом, грамотно организованная экономика городского общественного транспорта – это **брутто-контракты** города с перевозчиками, устраняющие для них стимулы гнаться за пассажирами, **единый оператор системы общественного транспорта, экономически обоснованный тариф, отсутствие ценовой конкуренции между видами общественного транспорта** (в частности, **единая стоимость поездки** в разных его видах) и **гибкая тарифная политика** (разовые билеты, абонементы, в том числе – безлимитные).
3. Город должен проактивно управлять своей транспортной системой,

осуществляя постоянный контроль транспортной ситуации и собирая максимум данных о перевозках. **Единый оператор перевозок, внедрение интеллектуальных транспортных систем, инновации в области управления транспортом** – важные элементы такой системы.

4. Движению городского общественного транспорта должен быть обеспечен безусловный приоритет. Это достигается при помощи создания **выделенных полос для общественного транспорта, обособления трамвайных путей и приоритетного светофорного регулирования** («зеленой волны»). Лучшие международные примеры организации дорожного движения показывают, что транспортные средства, обеспечивающие перевозку десятков и сотен пассажиров, должны получать привилегированное право проезда.
5. В России исторически развит электротранспорт — трамваи и троллейбусы. Но судьба электротранспорта в России и за рубежом радикально различается. В Европе на волне бума автомобилизации стали демонтировать трамвайные системы, отдавая приоритет личным автомобилям. Но с начала 90-х годов власти европейских стран осознали, что это ошибка, ведь в большинстве ситуаций трамвай — это самое экономически эффективное и экологичное решение в сфере перевозок. В результате в Европе трамвайное сообщение переживает настоящий ренессанс. В России всё с точностью до наоборот: богатое трамвайное и троллейбусное наследие СССР не смогли сохранить, не справились со сложностью управления инфраструктурой и пошли по самому легкому (а порой и выгодному для отдельных лиц, но заведомо проигрышному для города) пути: отдали приоритет автомобильно-

му транспорту малой вместимости — маршруткам. Во многих городах были приняты управленческие решения, которые случайно или намеренно привели к деградации городского электротранспорта, в результате горожане отвыкли от его использования, стали считать его непрестижным и некомфортным. Но практика показывает, что современный трамвай и троллейбус могут быть быстрыми, комфортными и экономичными — при правильной расстановке приоритетов со стороны города. **Возрождение электротранспорта — важнейшая задача городского развития.**

6. **Подвижной состав** городского автомобильного транспорта в основном должен отвечать требованиям большой вместимости, приспособленности для маломобильных групп населения, соответствия экологическим стандартам, безопасности и комфортности для пассажиров.
7. Желание пассажира за короткое время и без пересадок добраться до любой точки назначения понятно. Однако оно должно быть соотносено с общественными интересами. Изобилие маршрутов часто приводит к их задублированности и избыточности, а следовательно — нездоровой конкуренции за пассажиров, перегруженности дорог, неравномерности движения. **Оптимальная маршрутная сеть** — та, которая обеспечивает разумный баланс между потребностями пассажиров и общественными интересами. Она состоит из **магистральных маршрутов**, обеспечивающих связность агломерации (эту роль могут играть в том числе трамвайные и внутригородские железнодорожные перевозки, а также **пригородное** железнодорожное сообщение) и **подвозящих маршрутов**, между которыми можно совершать быстрые пересадки без дополнительной платы.

8. Город должен создавать условия для того, чтобы горожане сделали выбор в пользу поездки на общественном транспорте. Это должен быть целый комплекс регулирующих мер. Первая группа мер связана с **рациональной организацией парковочного пространства**, особенно в центре города.
9. Ко второй группе мер относятся **сервисы, повышающие удобство пользования общественным транспортом**: это внедрение единого электронного билета с реализацией ряда преимуществ по сравнению с наличной оплатой (включая более низкий тариф и бесплатные пересадки), единого тарифного меню, электронной и бесконтактной оплаты, информирования о движении транспорта в режиме реального времени (внутри мобильных приложений и на остановках), информирования в салонах, «умных остановок». Сюда же можно отнести развитие такси и каршеринга как более эффективных способов передвижения

по сравнению с личным автотранспортом.

10. Последнее в этом списке, но не последнее по значимости — это активное **вовлечение горожан в развитие общественного транспорта**. Практика ряда городов, в первую очередь — Москвы, показывает, что горожане готовы активно участвовать в обсуждении развития транспортной системы, вносить полезные предложения, указывать на недостатки и зоны развития. Всё это представляет ценнейший материал для городских управленцев. Сюда же относится брендинг общественного транспорта, его «очеловечивание»: создавая эмоциональную связь между транспортом и жителями, можно добиться впечатляющих результатов.

Эти 10 принципов служат для ВЭБ.РФ ориентиром для оценки того, в какую сторону движется транспортная ситуация в конкретных городах.



Источник фото: b1.m24.ru

Приглашаем

экспертное сообщество
к участию в подготовке следующих
выпусков: transport@veb.ru

Подписывайтесь на [telegram-канал](#)
«Общественный транспорт»: [@publictransportrf](#)



Фото на обложке источник: photocentra.ru

Настоящий обзор основан на информационных сообщениях в средствах массовой информации, характеризующих ситуацию с состоянием и развитием общественного транспорта в городах России. Мнения авторов информационных сообщений не являются выражением официальной позиции Государственной корпорации развития ВЭБ.РФ. Государственная корпорация развития ВЭБ.РФ не несет ответственности за достоверность информационных сообщений, ссылки на которые содержатся в настоящем обзоре.