

**ВЭБ
ДФ**



РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ РОССИИ

ОТРАСЛЕВОЙ ОБЗОР

#10

ИЮНЬ 2021

Содержание

1. <u>Города-лидеры публичной повестки развития общественного транспорта</u>	3
· Южно-Сахалинск: озеленение транспорта	
· Пермь: реформа в режиме реального времени	
· Санкт-Петербург: утверждена новая маршрутная сеть	
2. <u>Города-антилидеры повестки развития общественного транспорта:</u>	5
· Владимир: транспортный передел	
· Воронеж: требование безубыточности – корень транспортных проблем города	
3. <u>Тема выпуска:</u>	7
· Беспилотный общественный транспорт все ближе. Что будет с водителями?	
4. <u>Цифра месяца</u>	9
5. <u>Федеральные инициативы</u>	10
6. <u>Отраслевые исследования</u>	11
7. <u>Мировой опыт и инновации</u>	13
8. <u>Комплексное реформирование общественного транспорта</u>	14
9. <u>Экономика перевозок</u>	
· Ульяновск: будет ли «муниципализация» перевозок эффективной?	16
10. <u>Инновации и интеллектуальные транспортные системы</u>	19
11. <u>Приоритетное движение</u>	20
· Краснодар: выход в топ-6 городов по выделенным полосам для общественного транспорта	
12. <u>Развитие электротранспорта</u>	22
· Санкт-Петербург: ставка на электротранспорт	
· Тамбов: постепенная деградация троллейбусного сообщения	
· Белгород: стоит ли заменять троллейбусы электробусами?	
· Иркутск: можно ли рассматривать электробус как альтернативу трамваю?	
13. <u>Обновление подвижного состава</u>	27
· Краснодар: обновление электротранспорта своими силами	
14. <u>Оптимальная маршрутная сеть</u>	29
15. <u>Пригородное сообщение</u>	30
16. <u>Рациональная организация парковочного пространства</u>	31
17. <u>Сервисы для удобства пассажиров</u>	32
18. <u>Вовлечение граждан</u>	32
19. <u>Принципы организации работы общественного транспорта</u>	33

Города-лидеры публичной повестки развития общественного транспорта

ЮЖНО-САХАЛИНСК

Озеленение транспорта

Власти островного региона основательно взялись за модернизацию системы общественного транспорта в областном центре. Правительство области в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) [подписало](#) соглашение о сотрудничестве с госкорпорацией ВЭБ.РФ, а муниципалитет уже подключился к плану мероприятий этого проекта. Помимо участия в комплексной модернизации системы общественного транспорта города соглашением также предусмотрено развитие экологически чистых видов общественного транспорта, создание единого оператора и интеллектуальной транспортной системы, развитие безналичной оплаты. До конца года предполагается по итогам конкурса разработать новую эффективную маршрутную сеть.

Внедрение зеленого транспорта идет по двум направлениям. Во-первых, в [планах](#) властей – до 2024 года перевести на газ половину всего общественного транспорта Южно-Сахалинска. С этой целью город [закупает](#) газомоторные автобусы и планирует добавить к ним электробусы, а также [разрабатывает](#) механизм возмещения субъектам МСП затрат по оборудованию зарядной инфраструктуры для электромобилей. Во-вторых, жителей города при помощи скидок [стимулируют](#) пользоваться [электросамокатами](#) и [электровелосипедами](#), а сами горожане, как утверждается, активно [используют](#) велосипеды даже в метель.



Города-лидеры публичной повестки развития общественного транспорта

ПЕРМЬ

Реформа в режиме реального времени

Пермь практически в режиме реального времени отслеживает результаты транспортной реформы и вносит необходимые изменения в работу транспорта. По итогам 1 квартала 2021 года пассажиропоток составил 83,4% от плана и имеет тенденцию к повышению. С использованием банковской карты происходит 45% оплат. Доля наличных ежемесячно снижается и в среднем составляет 23%. Доля бесплатной пересадки снизилась с 17% в январе к 14% в марте. У города есть четкий план по сокращению кассового разрыва, который предполагает рост пассажиропотока за счет повышения качества транспортной услуги без снижения объемов транспортной работы. По [словам](#) начальника транспортного департамента мэрии, «можно ожидать увеличения пассажиропотока на 10% при условии решения проблем, которые обозначают люди: развитие маршрутной сети, работа с расписанием, его соблюдением и информированием жителей о прибытии, обновление остановочных пунктов, повышение пешей доступности, качества работы системы оплаты проезда и набора проездных в рамках тарифного меню».

Несмотря на то, что дефицит бюджета транспортной отрасли пока превышает плановый, пермский подход к реализации транспортной реформы, ее всестороннему анализу и оперативной корректировке может являться примером для других регионов.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Утверждена новая маршрутная сеть

После продолжительной разработки в городе утвердили новую маршрутную сеть, согласно которой будет функционировать 459 автобусных маршрутов, 95 из них – новые. Продолжат функционировать действующие маршруты электротранспорта — 47 троллейбусных и 43 трамвайных. Все популярные у петербуржцев маршруты останутся и будут усилены. А вот излишнее дублирование, наоборот, исчезнет. Для удобства пассажиров вместо маршруток на улицы выйдут дополнительные автобусы, трамваи и троллейбусы. Уже в 2022 году городской общественный транспорт пополнится 2900 новыми автобусами, а с 2023-го начнется обновление и городского электротранспорта. Всю новую технику оснастят современными системами информирования и оплаты проезда. А низкий пол увеличит доступность общественного транспорта для лиц с ограниченными возможностями здоровья и родителей с колясками.



Города-антилидеры повестки развития общественного транспорта

ВЛАДИМИР



Транспортный передел



Илья Зотов, член Общественного совета при Минтрансе России.

«В городе Владимир, по сути, прекратил своё существование ключевой перевозчик областного центра «АДМ», который ранее сменил «БигАвтоТранс» в этой роли.

Постепенно на эти маршруты приходят новые компании, которые равномерно распределили доли рынка. Самое интересное в том, что процесс банкротства и ухода с рынка «АДМ», можно было ожидать ранее, так как этому способствовала целая цепь событий. Зимой начались большие сбои в работе транспорта, на линию выходило меньшее количество транспортных средств, техника ломалась и регулярно попадала в ДТП, дополнительно в отрасли возник кадровый голод. Администрация города Владимир заявляла, что процесс находится под контролем, но весной и летом ситуация не менялась, что стало основанием отдать маршруты другим предприятиям. Довольно долгое время компания «АДМ» искала возможность продать свои активы, но в итоге было принято решение создать новую компанию «ОКТО», которой и были переданы основные «выгодные» маршруты.

Станет ли ситуация с транспортом в городе Владимир лучше? Скорее нет. Стоит ожидать дальнейшей деградации транспортного комплекса. Учитывая качество подвижного состава (в городе

в основном используется большой класс западной сборки), можно было начать работу по изменению маршрутов и снижать их дублирование, принимать более активное участие в федеральной программе по обновлению подвижного состава. Тем не менее городские власти уверены, что работа транспорта в нынешнем виде устраивает горожан, а технику они получают от Москвы, и таким образом возраст парка автобусов снижается. При этом жители задают резонный вопрос: «А где автобусы, которые подарила Москва нашему городу?». Городу Владимиру по соглашению было передано 50 транспортных средств, но на линию выходят не более 20. Ходят слухи, что остальные транспортные средства сейчас пытаются продать частным компаниям, чуть ли не за 100 тысяч рублей за старый московский автобус.

Среди позитивных моментов стоит отметить принятие в марте 2021 года Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД), где большая роль отводится работе общественного транспорта. Есть в проекте и обустройство выделенных полос на наиболее загруженных участках дороги. Также администрация города в ответе региональному исполкому ОНФ сообщает, что изучает возможность перехода работы пассажирского транспорта на брутто-контракты. Будут ли реализованы данные инициативы или коммерческий интерес в очередной раз возьмёт верх, покажет время».

Города-антилидеры повестки развития общественного транспорта

ВОРОНЕЖ

Требование отсутствия бюджетной поддержки – корень транспортных проблем города



Воронежские журналисты [отмечают](#) странную традицию – каждые несколько лет в городе объявляется транспортная реформа, которая, как правило, ограничивается увеличением тарифа и некоторым обновлением автобусного парка. В 2019 году городские власти намеревались перевести перевозчиков на брутто-контракты, однако отказались от этой идеи из-за того, что по расчетам это обошлось бы бюджету в 2 млрд руб. Несмотря на ряд успехов – частичное обновление подвижного состава за счет участия в нацпроекте и успешного внедрения выделенных полос – ряд вопросов хронически не удается решить. В их числе – размещение остановок там, где они нужнее всего, обеспечение беспрепятственного подъезда общественного транспорта, соблюдение графика движения и внедрение единого проездного билета. К этим проблемам добавился рост числа ДТП по вине водителей общественного транспорта на 73%.

Ни в Воронеже, ни в любом другом городе не будет качественного общественного транспорта, пока в повестке будет обсуждение его безубыточности для бюджета. В общественном транспорте очень простое ценообразование: он должен быть доступен всем слоям населения, то есть цена и льготы должны устанавливаться в соответствии с минимальным доходом

в том или ином городе. Общественный транспорт является социальной услугой по обеспечению транспортной доступности, оплаченной налогами.

Тем временем в Воронеже в третий раз [объявили](#) конкурс на разработку документации транспортного планирования области и города. До этого город предпринимал 2 попытки изучить варианты реформирования общественного транспорта с созданием возможности скоростного магистрального передвижения. Первый подрядчик не имел опыта транспортного планирования: работа с ним закончилась судами. Второй подрядчик до конца 2020 года [должен был отчитаться](#) перед чиновниками по трем этапам работ, однако позднее говорилось о том, что компания в своих отчетах отмечала отсутствие целесообразности создания скоростного рельсового транспорта на территории города, из-за чего муниципальный контракт завершили. Ответа на вопросы, можно ли в Воронеже создать магистральный скоростной транспорт и сколько это будет стоить, так и нет.

Тема выпуска

Беспилотный общественный транспорт все ближе. Что будет с водителями?

На российских дорогах пока массово не используют беспилотные такси, автобусы и трамваи, но недавно появился [документ](#), который способен приблизить такое будущее. Речь идет о проекте закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах» (ВАТС), где сформулированы правила для беспилотных автомобилей, способных ездить без участия человека. Сейчас он находится на стадии общественного обсуждения.

Среди обязательных функций Минтранс России прописал наличие бортового регистратора и системы, позволяющей дистанционно отключить автопилот.

Машина при этом должна сама безопасно остановиться и выпустить пассажиров. Не обойтись и без техосмотра, а также страховки, аналогичной ОСАГО.

[Сформулированы](#) и правила на случай ДТП. В общем случае вред возмещает владелец ВАТС. Но есть оговорка. Если выяснится, что всему виной конструктивные недостатки транспортного средства, его владелец может обратиться с требованием к изготовителю автомобиля. То есть принцип аналогичен применяемому в авиации.

Там ответственность изначально несет перевозчик, но он может обратиться за



Источник фото: pp.userapi.com

компенсацией к разработчику воздушного судна, если причиной происшествия стали его конструктивные недостатки.

Так же и с беспилотными автомобилями, за тем исключением, что на первых этапах разработчики сами же и будут являться перевозчиками.

Отрабатывать эти нормы будут в рамках пилотного проекта на трассе М-11 «Нева», где к 2024 году планируют запустить движение беспилотных грузовиков. В свою очередь, Госавтоинспекция России [планирует](#) с 2025 года начать использовать для сдачи экзамена на права автомобили с программно-техническим комплексом, как в беспилотных машинах. О замене живого экзаменатора машиной пока не говорят: система беспилотного вождения будет использоваться в помощь человеку.

Беспилотный трамвай, который [обещают](#) в ближайшие годы пустить в Москве, также на первых порах будет «страховать» вагоновожатый. Правда, не исключают, что помимо разработки необходимой для управления электротранспортом системы придется еще и заменить рельсы.

Массовое внедрение беспилотного подвижного состава в общественном транспорте — несколько откладываемая, но в целом ожидаемая революция. Ее преимущества понятны: повышение безопасности движения, разгрузка дороги и улучшение расписания движения. По [данным](#) ГБУ «МосТрансПроект», внедрение беспилотного транспорта сократит количество ДТП на 70-90%.

Но есть и масса опасений. Пока искусственный интеллект в автомобиле не может решать ситуации, с которыми водители сталкиваются на дорогах. Так,

исследователи из израильского университета Бен-Гуриона смогли «обмануть» беспилотные автомобили с помощью проектора. Они использовали световые проекции людей или видео дорожных знаков на рекламных щитах, чтобы заставить машины останавливаться без предупреждения. Естественно, человек за рулем мгновенно бы распознал «фантом», а вот машина сделать это пока не в состоянии.

В том числе поэтому уже [звучали](#) предложения о запуске беспилотных авто по выделенкам. Однако, автомобильные эксперты раскритиковали эту идею. По [словам](#) представителей Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», допуск беспилотных автомобилей в России на выделенные полосы создаст опасность для общественного транспорта, а также в целом противоречит идее эксперимента по их внедрению.

Тем временем, аналитики PwC [предсказывают](#) массовое появление беспилотного общественного транспорта в крупнейших городах мира лишь к 2040 году. И применительно к российским городам нельзя забывать, что переход на беспилотный подвижной состав — революция не только технологическая, но и социально-экономическая. Ведь не менее трети всех расходов на транспортную работу приходится на выплату зарплаты водителям и создание условий для оптимального режима их труда и отдыха. Очевидно, что именно с этой значимой статьи расходов и начнут оптимизацию перевозчики. Трудоустройство оставшихся без работы водителей при внедрении беспилотного общественного транспорта может стать серьезной проблемой. Пока эксперты видят лишь один выход — это их переучивание на другие специальности за счет работодателя.

Цифра месяца

4,5
млрд руб.

**выделило Правительство России по программе «Чистый воздух»
на трамваи и троллейбусы для Челябинска, Новокузнецка, Магнитогорска,
Череповца и Читы.**



Источник фото: static.ngs.ru

Федеральные инициативы

Президент России Владимир Путин [заявил](#), что на проекты по развитию и модернизации общественного транспорта регионам, помимо инфраструктурных кредитов, будет выделено еще 50 млрд руб. из федерального бюджета.

[По мнению](#) президента ПК «Транспортные системы» Феликса Винокура, для восстановления и развития трамвайных систем России заказ на трамваи должен составлять 1 тыс. ед. в год, однако такие производственные мощности на данный момент отсутствуют. План по производству трамваев ПК ТС, занимающей 70-80% российского рынка, на 2021 год составляет 150 единиц. Локализация трамваев производителя составляет примерно 80%.

Правительство России [планирует](#) создать информационную систему «Национальная платформа видеонаблюдения», которая будет обрабатывать видео со всех городских камер в стране. Разработка системы и установка камер с функцией первичного анализа информации оценивается в 250 млрд руб. Проект, реализация которого должна занять пять лет, могут доверить совместному предприятию «Ростеха» и «Ростелекома». В отличие от технологии, применяемой в Москве, предполагается, что камеры будут оснащены вычислительными модулями, благодаря чему смогут самостоятельно распознавать и фиксировать инциденты и только после этого отправлять видеопоток в центр обработки данных.



Источник фото: filearchive.cnews.ru

Отраслевые исследования

Обзор состояния и перспектив водородного транспорта

Эксперты НТИ «Автонет» подготовили обзор текущего состояния и перспектив водородного транспорта. В нем отмечается, что в мире насчитывается более 50 программ, направленных на стимулирование водородных технологий. Еврокомиссия полагает, что в транспорте водород является многообещающим решением, особенно в случаях, когда электрификация затруднена. Ожидается, что на первой фазе водород будет внедряться в городских автобусах, коммерческих транспортных средствах, включая такси, и на отдельных участках железных дорог, где электрификация невозможна. Также в связи с большими выбросами CO₂ использование водородных топливных элементов следует поощрять на грузовиках, работающих на дальнемагистральных маршрутах. В Европейской стратегии устойчивой интеллектуальной мобильности отмечается, что производители уже инвестируют в водородные топливные элементы, в первую очередь – для использования в коммерческом транспорте, автобусах и большегрузных автомобилях. При этом ведущие мировые автомобилестроители не имеют единого мнения по вопросу развития водородного направления: пока одни активно им занимаются, другие, наоборот, отказались от него.

По мнению руководителя Центра компетенций Национальной технологической инициативы Юрия Добровольского, городской транспорт в городах с населением более 500 тыс. человек и грузовой транспорт будут, скорее всего, водородными. А электробусы сохранят свою нишу в небольших городах, где пробег одного автобуса за день составляет в среднем 20 км. Пока низкие темпы внедрения водородного транспорта обусловлены высокими ценами на топливо, – \$30-40 за килограмм. Оптимальным уровнем, при котором водородный транспорт сможет конкурировать не только с электробусами, но и с обычными автомобилями, будет цена водорода \$3-5 за килограмм.

НАМИ считает, что водородные автобусы могут стать частью московского транспорта наравне с электробусами и использоваться там, где нет зарядных станций и нужен большой запас хода.

Общественный транспорт — главная причина опозданий россиян

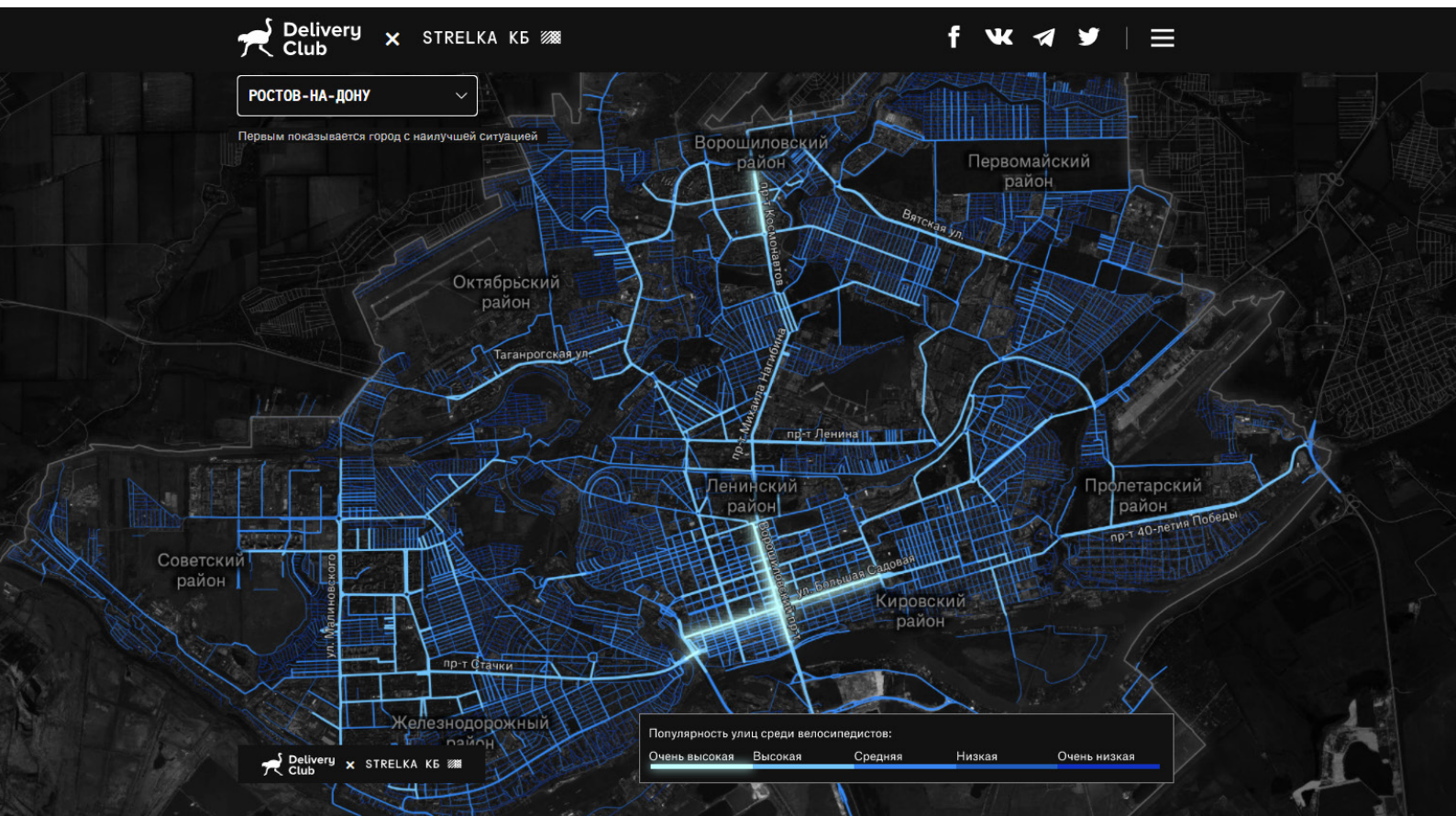
Больше 80% россиян свойственно опаздывать, показал опрос сервиса городской мобильности Ситимобил и ResearchMe. Чаще всего (в 46% случаев) россияне опаздывают на работу или учебу. Главной причиной своих опозданий почти половина (41%) россиян называют общественный транспорт. На втором месте — автомобильные пробки (30%).

Россияне высказываются за регулирование вождения электросамокатов

В поддержку законодательных ограничений для вождения электросамокатов высказались 49% участников [опроса](#), который провел сервис SuperJob. Против новых мер выступили 23% респондентов, еще 28% не смогли сформулировать свою точку зрения. Чаще всего люди считают необходимым ограничивать скорость самокатов, сегвеев и т.п. средств передвижения до 10–20 км/ч. Многие предлагали выделить отдельную категорию водительских прав для управления ими. Некоторые считают, что достаточно запретить езду по тротуарам и пешеходным зонам. Больше сторонников регулирования оказалось среди мужчин и в старших возрастных группах.

Какие города – самые «велосипедные»?

Delivery Club и КБ Стрелка провели [исследование](#) развития велосреды в городах - миллионниках. Самыми удобными и безопасными для велосипедистов городами-миллионниками оказались **Уфа, Пермь, Волгоград, Екатеринбург и Самара**. Факторами оценки стали протяженность и расположение велодорожек в городе, удобство города для велосипедиста (например, расстояние, которое можно проехать по велодорожкам непрерывно) и безопасность передвижения на велосипеде. Исследования показывают, что на улицах с развитой велопешеходной инфраструктурой на 30% повышается оборот магазинов и кафе. Также в рамках проведенного исследования были разработаны рекомендации по планированию велосипедной инфраструктуры для каждого из 15 крупнейших российских городов.



Источник фото: velofuture.strelka-kb.com

Мировой опыт и инновации

В Великобритании [испытали](#) автономный автобус. Он полностью электрический, разгоняется до 32 км/ч и преодолевает без подзарядки до 160 км. Одновременно в автобусе могут ездить до 10 пассажиров. Автобус способен перемещаться автономно, но на этапе тестирования в кабине присутствует водитель.

В голландском Гронингене [представили](#) 20 водородных автобусов, заказанных в 2019 году, и станцию заправки для них. Автобус заправляется менее чем за 10 минут, а затем может проехать около 400 км. Водородные автобусы могут использоваться на длинных маршрутах, где электрический автобус с батареями не всегда подходит. 20 новых водородных двухэтажных автобусов [введены](#) в эксплуатацию в Лондоне. И их уже успели раскритиковать за дороговизну и низкую эффективность для экологии. Немецкий город Крайс-Дюрен заказал 5 водородных автобусов с поставкой в 2022 году. В Москве обкатку первого водородного электробуса начнут в 2022 году: за счет их применения удастся снизить выбросы углекислого газа более чем в 10 раз.

В Италии [тестируют](#) «умные» трамваи: во Флоренции в рамках финансируемого ЕС проекта на 3 трамваях Sirio была установлена система, состоящая из радаров, лидаров, специальных датчиков и видеокамер. Она позволяет определять местоположение трамваев в режиме реального времени и контролировать состояние инфраструктуры. Также специальными датчиками оборудовали три трамвайные остановки. Данные, полученные с датчиков, обрабатываются с помощью

инструментов искусственного интеллекта. Предполагается, что эти меры на 25% уменьшат количество аварий с участием трамваев и на 30% снизят расходы на их обслуживание.

В Праге модернизация 34 перекрестков для обеспечения приоритета общественного транспорта [позволила](#) увеличить среднюю скорость трамвая на 1 км/ч – до 19,5 км/ч.

Доля продаж электрокаров в Европе в 2020 году [выросла](#) втрое, несмотря на снижение объемов реализации автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. Также выросла доля электротранспорта и в продажах микроавтобусов. Рост доли электротранспорта в Евросоюзе, Исландии, Норвегии и Великобритании привел к снижению выбросов парниковых газов в 2020 году на 12% в сравнении с 2019 годом. По данным Международного энергетического агентства (МЭА), доля электромобилей в общем объеме мировых продаж автомобилей к 2030 году вырастет до более чем 60%.

В Китае [построили](#) аккумуляторный подвесной монорельс с панорамным остеклением в городе Чэнду. Уже есть первый серийный вагон и небольшой кусок линии. Монорельс вмещает в себя до 120 человек и развивает скорость до 80 км/ч, а сам весит всего 2.5 тонны (сделан из углепластика и композитов). Линия будет всего 11.5 км, так что аккумуляторов явно нужно немного.

Комплексное реформирование общественного транспорта



- ✓ В рамках ПМЭФ госкорпорация ВЭБ.РФ заключила соглашения о комплексной модернизации систем общественного транспорта в **Йошкар-Оле, Южно-Сахалинске, Астрахани, Уфе и Курске**.
- ✓ По данным опроса, 42% жителей **Новосибирска** предпочитают добираться до места работы на общественном транспорте: автобусе, трамвае или троллейбусе. Еще 10% опрошенных сперва едут на автомобиле, а затем пересекаются на маршрутку или спускаются в метро. 40% работающих тратят на дорогу примерно час, 37% – полчаса, а 20% добираются за полтора часа или дольше.
- ✓ По данным Индекса качества жизни в городах России, в среднем продолжительность стандартной поездки на общественном транспорте от дома до работы в Новосибирске составляет 26 минут: это почти на 3 минуты больше,

чем в среднем по городам - миллионникам (за исключением Москвы и Санкт-Петербурга).

- ✓ **Иркутские** депутаты приняли программу комплексного развития транспортной инфраструктуры города до 2030 года. Она была разработана еще в 2018 году и с тех пор дорабатывалась.
- ✓ В **Иванове** подвели итоги конкурса на разработку и внедрение проекта по усовершенствованию транспортной системы и маршрутной сети. Завершить разработку планируется до конца текущего года.
- ✓ По подсчетам экспертов ВЭБ.РФ, в **Нижекамске** совершается порядка 50 млн поездок на общественном транспорте в год, и это количество может увеличиться при реализации одного из предложенных сценариев развития. Для обслуживания такого пассажиропотока необходимо 250 единиц транспорта среднего класса. Существует несколько моделей развития общественного транспорта в городе, но реализовать их можно при условии участия в федеральных программах софинансирования. Большой плюс для Нижнекамска – сохранение трамвайной сети.
- ✓ В **Петрозаводске** при планировании развития общественного транспорта намерены ориентироваться на опыт Твери, где в прошлом году произошло обновление маршрутной сети и всего автобусного парка. Помимо тверского опыта Петрозаводску также стоит внимательно присмотреться к изменениям, реализованным в последние годы в:
 - **Белгороде** – организация скоростного автобусного движения по выделенной полосе (BRT, «метробус») и

строительство автобусного депо;

- **Перми** – контроль за пассажиропотоком и перестройка маршрутов внутри контактов;
 - **Новокузнецке** – оптимизация маршрутной сети и борьба с «серыми перевозками»;
 - **Казани** и **Москве** – организация выделенных полос и приоритизация движения общественного транспорта.
- ✓ **Ставрополь** [занял](#) 72 место из 76 в рейтинге качества общественного

транспорта. В начале нулевых в городе запустили много маршруток. Местные общественники утверждают, что в результате городские власти не знают реальное количество подвижного состава на маршрутах, какой-либо контроль отсутствует. Официально в Ставрополе действует 70 маршрутов регулярных перевозок, из них 6 обслуживаются троллейбусами. Среди автобусов – 1700 малого класса и лишь около 50 – среднего и большого класса. В городе много дублирующих маршрутов и нет магистральных. На автобусах не действуют проездные, а в оплате проезда много неучтенной наличности.



Источник фото: newstracker.ru

Экономика перевозок

УЛЬЯНОВСК

Будет ли «муниципализация» перевозок эффективной?

В Ульяновске идет общественная дискуссия о том, кто должен осуществлять перевозки: частные или муниципальные компании. Глава профильного комитета гордумы заявил о необходимости сделать весь общественный транспорт в Ульяновске муниципальным, избавившись от частников. Основной аргумент: частникам невыгодно осуществлять перевозки по маршрутам с малым пассажиропотоком, которые, однако, социально значимы.

Объединение перевозчиков в ответ заявило, что это прямое нарушение их конституционных прав на предпринимательство. В мэрии к инициативе также отнеслись с настороженностью: во-первых, на полное замещение частников у города нет денег; во-вторых, нет ни одного региона, в котором бы абсолютно весь транспорт был в муниципальной собственности; в-третьих, главной задачей является переход на регулируемые тарифы.



«Муниципальный перевозчик никогда не будет экономически эффективнее частного в силу разной мотивации и управленческих ограничений. Баланс и управляемость системы общественного транспорта достигаются не за счет передачи перевозок муниципальным предприятиям, а благодаря правильному распределению ролей между заказчиком и исполнителями транспортной работы. Город должен быть компетентным и требовательным заказчиком социальной услуги пассажирских перевозок, параметры которой четко определены. А кто сможет эффективнее эту услугу оказать, муниципальный или частный перевозчик – покажет рынок, конкурс».

Александр Кондрашов, руководитель проектного офиса Группы ВЭБ.РФ по развитию общественного транспорта



- ✓ В **Красноярске** [появится](#) безлимитный проездной для общественного транспорта: тестировать его начнут в августе.
- ✓ В **Санкт-Петербурге** среднесуточный пассажиропоток на общественном городском транспорте практически [вернулся](#) к тем показателям, что были в 2019 году, до пандемии коронавируса.
- ✓ В **Перми** с 1 сентября [планируют](#) ввести бесплатный проезд для учеников начальных классов.
- ✓ В **Нижнем Тагиле** несколько женщин, отбывавших тюремное заключение за тяжкие преступления, [перевели](#) на принудительные работы кондукторами в общественном транспорте. Таким способом им заменили наказание на более мягкое, не связанное с лишением свободы.
- ✓ В **Новосибирске** троллейбусы и три автобусных маршрута в следующем году [переведут](#) на новую схему работы: мэрия будет платить перевозчикам за количество рейсов, взамен получая бесперебойное движение автобусов, трамваев и троллейбусов допоздна и без простоев на остановках.
- ✓ В **Екатеринбурге** на одном из автобусных маршрутов кондукторов [заменили](#) валидаторами. Более 60% пассажиров сейчас в общественном транспорте города оплачивают проезд безналичным способом.
- ✓ В **Перми** после ряда экспериментов все же [решились](#) ввести бескондуктурную систему оплаты проезда в городском транспорте с 1 января 2022 года.
- ✓ Для **костромских** льготников проезд в пригородных автобусах [стал](#) безлимитным по количеству поездок и длине маршрута.
- ✓ В **Москве** [намерены](#) продолжить эксперимент по разведению пассажиропотока по времени за счет разницы в цене проезда. Сейчас на одной из



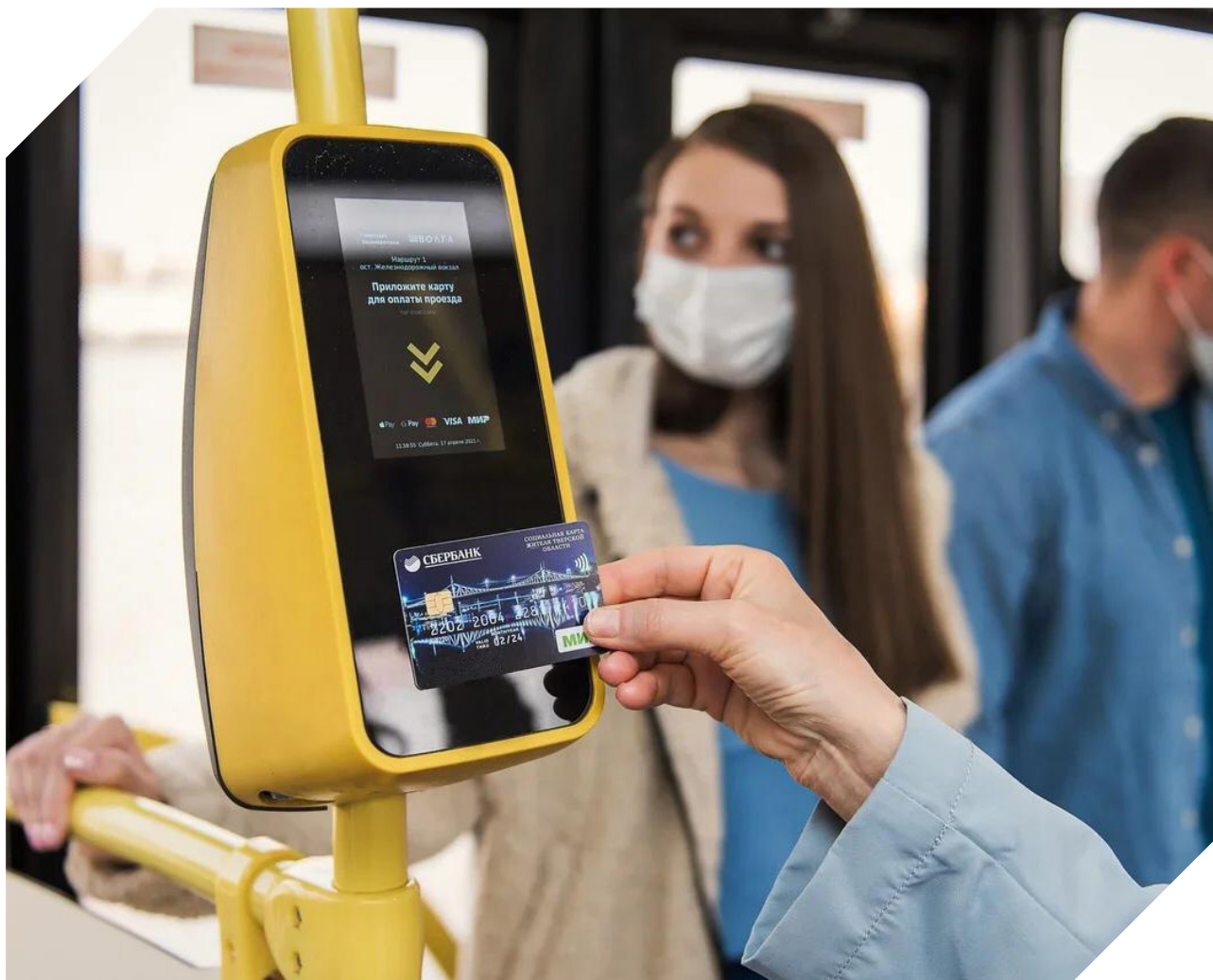
Источник фото: newtarify.ru

линий метро действует скидка для пассажиров, кто едет ранее и позднее часа пик. Цель – уменьшить пассажиропоток в час пик за счет ценового стимулирования пассажиров ехать раньше или позже. Подобная мера может быть крайне эффективной при значительной трудовой маятниковой миграции. Она будет работать еще лучше, если будет поддержана крупными предприятиями: например, сдвиг смены на 1 час на одном из двух соседних предприятий позволит в час пик использовать значительно меньше подвижного состава. К этому опыту стоит присмотреться городам – миллионникам, испытывающим проблемы с загруженностью общественного транспорта утром и вечером в будние дни.

- В **хабаровском** электротранспорте [начали внедрять](#) бескондукторную модель работы и безналичную систему оплаты. Однако выбранный подход вызывает вопросы. Организация входа только через переднюю дверь и оплата банковскими картами только на части транспорта создают неудобства для пассажиров и заторы в салоне при посадке. Водители, которым вменена обязанность принимать наличную оплату, отвлекаются от своих непосредственных обязанностей. Вряд ли данные действия приведут к повсеместному переходу пассажиров на безналичную оплату и транспортную карту. Скорее наоборот: часть пассажиропотока может пересечь с муниципального транспорта на частный.
- В **Ижевске** бескондукторную модель работы внедряют по той же схеме: вход через переднюю дверь, прием оплаты наличными осуществляет водитель. Таким образом [работают](#) уже 11 городских маршрутов и ряд пригородных.
- В **Балаково** (Саратовская область) проверка [показала](#), что 4 из 10 водителей официально не устроены в штат перевозчика. Речь идет даже не о «зарплате в конверте» и сокрытии налогов, а об использовании нелегального труда и нарушении лицензионных требований перевозчиком.
- В **Саратове** водитель автобуса [не поделил](#) пассажиров с троллейбусом: он резко тормозил перед троллейбусом, преграждал ему путь к остановкам и т.п. Из-за такого поведения водителю троллейбуса приходилось постоянно тормозить и подвергать пассажиров риску получить травмы.
- Проверка муниципального перевозчика **Калининграда** [выявила](#) факты неэффективного использования средств и признаки коррупционных правонарушений. Предыдущий директор предприятия был отправлен в отставку в мае. По итогам проверки губернатор области заявил, что в сложившейся ситуации не может идти разговор о повышении стоимости проезда.
- В **Барнауле** [отложили](#) до осени планировавшееся повышение стоимости проезда на маршрутах частных перевозчиков с нерегулируемым тарифом. Перевозчики пояснили, что повышение цен необходимо, но сделано оно было не вовремя: они поработали пару дней по новым ценам, увидели сильный отток пассажиров и вернули прежние тарифы.

Инновации и интеллектуальные транспортные системы

- ✓ В **Тверской** агломерации успешно протестирована система, помогающая ловить безбилетников. Она собирает и анализирует большой объем данных по пассажиропотоку и прошедшим объемам оплаты проезда. На этой основе выявляются самые проблемные участки пути общественного транспорта и часы наибольшей интенсивности нарушений. На проблемные участки направляются контролеры. В Твери до внедрения цифрового решения доля безбилетников была на уровне 40%. В 2020 году, по данным регионального минтранса, она сократилась до 10-12%.
- ✓ В **нижневартовских** автобусах установили систему мониторинга пассажиров: приборы, которые расположены над входными дверями, собирают данные о количестве людей, которые вошли в салон или покинули его. По итогам изучения пассажиропотока будут корректироваться маршруты и интервалы движения.



Источник фото: пресс-служба «Транспорт Верхневолжья»

Приоритетное движение

КРАСНОДАР

Выход в топ-6 городов по выделенным полосам для общественного транспорта

Еще на 4 участках краснодарских улиц появятся выделенные полосы для общественного транспорта. К 2034 году их общую протяженность планируется увеличить до 45 км, или примерно вдвое.

«Краснодар выходит в топ-6 российских городов по количеству выделенных полос для общественного транспорта. В этом году Администрация города к 22 км полос добавит еще 12 км. В итоге маршрут троллейбуса №6 пройдет только по «выделенке», что сделает его расписание прогнозируемым и позволит перевезти больше пассажиров. Буквально в январе этого года вместе с «Союзом транспортников Кубани», проводили совместную работу по мониторингу транспорта и проезжали многие проблемные участки. Другие города могут брать пример с Краснодара в части выделенок, хотя в этом городе есть ещё десятки задач, которые важно решить».

Илья Зотов, член Общественного совета при Минтрансе России.

Одна из стоящих дополнительных задач для города – это увеличение средней скорости движения трамваев. Краснодар хорошо поработал над обновлением подвижного состава трамвайной системы, но теперь ее нужно делать еще более привлекательной за счет скорости перемещения пассажиров.

- ✓ Губернатор **Воронежской** области [поручил](#) подготовить предложения о запуске в областном центре «метробуса» – автобуса на выделенной линии по центру дороги. Город в целом [делает](#) ставку на рост провозной, а не пропускной способности улиц: вместо расширения дорог и создания дополнительных полос планируется дальнейший ввод выделенных полос.
- ✓ В **Нижнем Новгороде** после завершения ремонта дороги [обустраивают](#) еще одну выделенную полосу для общественного транспорта. По данным властей, после внедрения существующих выделенных полос перевозчики и пассажиры отмечают, что поездки стали быстрее и безопаснее, жалоб от автомобилистов также не поступало.
- ✓ На части улицы Высотной протяженностью 50 м в **Красноярске** [уберут](#) «выделенку»: решение принято на основании данных мониторинга дорожного движения для оптимизации транспортных потоков. Выделенные полосы действуют на 21 дороге в Красноярске. В [рейтинге](#) протяженности выделенных полос в России город занимает 5 место.
- ✓ Глава **Рязани** [видит](#) четыре варианта борьбы с пробками в городе: строительство новых дорог, передачу крупных дорог в областную собственность, развитие систем управления движением и ввод выделенных полос для общественного транспорта.

- ✓ В **Южно-Сахалинске** запустили первую выделенную полосу.
- ✓ В **Чебоксарах** **вводят** участок с приоритетным движением общественного транспорта длиной 5 км. К настоящему времени общая протяженность выделенных полос в городе составляет 14,4 км.
- ✓ Общественники **оценили** пропускную способность Московского шоссе в **Самаре** и предложили организовать на ней выделенные полосы для общественного транспорта. На снимке с ква-

дрокоптера запечатлены 148 автомобилей в пробке, из них 11 – общественный транспорт. Несложные подсчеты показали, что в пробке стоят 190 пассажиров личных автомобилей и 578 пассажиров общественного транспорта. Однако личные автомобили занимают 94% дороги, а автобусы и троллейбусы всего 6%. на основании этого анализа губернатору было предложено рассмотреть вопрос организации выделенных полос для общественного транспорта на Московском шоссе.



Источник фото: iwphoto.ru

Развитие электротранспорта

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Ставка на электротранспорт

Власти Санкт-Петербурга уделяют приоритетное внимание развитию электротранспорта.

Метро. По словам вице-губернатора Санкт-Петербурга Максим Соколова, город подал заявку в Правительство России на финансирование из Фонда национального благосостояния обновления подвижного состава метрополитена. Речь идет о половине всего подвижного состава — около 1 тыс. вагонов метро. К 2032 году в Санкт-Петербурге планируют построить не менее 8 станций метрополитена и 20 км новых линий.

Трамваи и троллейбусы. Руководитель петербургского электротранспортного предприятия заявил о готовности закупить более 600 трамваев и 400 троллейбусов, в том числе ретро-трамвая для центра города. При этом город решил не передавать оператору частного трамвая «Чижик» трамвайную линию от Ладужского вокзала до Гранитной, как планировалось ранее: она будет отдана «Горэлектротрансу».

Электробусы. Власти города ищут площадку для строительства второго парка электробусов. Сроков реализации пока нет. Первый парк планируют построить в 2024 году, но соответствующие изменения пока не отражены в генплане. Власти города намерены заменить 1600

автобусов ГУПа газомоторными машинами и электробусами в равных долях: двух парков электробусов для этого будет достаточно.

ТАМБОВ

Постепенная деградация троллейбусного сообщения

В Тамбове рассматривают вопрос о сохранении и развитии электрического транспорта. Сейчас в городе работают 8 троллейбусов и 3 подстанции, чье состояние оставляет желать лучшего. Между тем, имеющиеся сети могут обслуживать 25-28 троллейбусов. Для нормальной работы старые подстанции надо заменить на новые модульные, провести замену 19 км кабельных сетей и 60-70 км контактных проводов, закупить новые троллейбусы — в общей сложности требуется 896 млн руб.

Муниципальными троллейбусами и автобусами в городе управляет МУП «Тамбовгортранс». Руководитель этого предприятия, судя по всему, выступает за сворачивание троллейбусного движения в пользу автобусов малой вместимости. По крайней мере, на это указывают два его утверждения, приводимые СМИ: во-первых, что утилизация комплекса троллейбусной инфраструктуры позволит выручить 35 млн руб., которые можно потратить на покупку автобусов малой вместимости, а, во-вторых, что в России

не производят новые троллейбусы.

Второе утверждение не соответствует действительности: только по итогам прошлого года российские города получили 362 троллейбуса российского же производства. Таким образом, данная причина для отмены троллейбусного движения не является состоятельной.

В Тамбове происходит планомерное снижение объема и качества троллейбусных перевозок. В 2016 году здесь [отменили](#)

2 популярных троллейбусные маршрута, заменив их автобусами. На остальных маршрутах постепенно сокращали количество машин на линии. В 2020 году очередной маршрут отменили под предлогом борьбы с распространением коронавирусной инфекции — при том, что автобусных маршрутов эта мера не коснулась. Подобная политика приводит к деградации транспортной системы города и ухудшению качества транспортного обслуживания населения, а, следовательно, снижению качества жизни горожан.



Источник фото: varlamov.ru

БЕЛГОРОД

Стоит ли заменять троллейбусы электробусами?

Несмотря на [запуск](#) двух новых троллейбусных маршрутов, власти **Белгорода** [намерены](#) после 2022 года свернуть в городе троллейбусное сообщение: троллейбусы могут заменить электробусами или большими автобусами. Мэр высказывается за электробусы, но отмечает их дороговизну. Действительно, электробусы на данный момент в 4-5 раз дороже троллейбусов (25-60 млн руб. против 6-12 млн руб.). Таким образом, сценарий замены троллейбусного транспорта на менее экологичный автобусный выглядит более реалистичным.

На данный момент в России существует лишь один прецедент комплексной замены троллейбусного сообщения электробусами — московский. В силу дороговизны он вряд ли может быть успешно тиражирован в других регионах. Эксперты [отмечают](#) другой путь развития системы электротранспорта, позволяющий нивелировать один из недостатков троллейбусов — низкую маневренность. Это постепенная замена парка на троллейбусы с запасом автономного хода. В частности, по этому пути успешно идут российские Санкт-Петербург, Барнаул, Подольск и Красноярск, а также ряд городов в республиках бывшего СССР, Сербии, Швейцарии, Венгрии и Аргентине. Обладая многими преимуществами электробуса, троллейбус с увеличенным автономным ходом не требует создания сети зарядных станций.

ИРКУТСК

Можно ли рассматривать электробус как альтернативу трамваю?

Мэр **Иркутска** [считает](#), что будущее электротранспорта в городе — во внедрении электробусов, а не развитии трамвайного сообщения. По его мнению, строить трамвайные линии слишком дорого, а в пользу электробусов говорит опыт их эксплуатации в России и большая маневренность.

Между тем, экономические преимущества электробусов по сравнению с трамваями не так очевидны. В зависимости от модели стоимость единицы подвижного состава может достигать 25-60 млн руб. — по нижней границе это сопоставимо со стоимостью нового трамвая. Например, не так давно **Челябинск** [закупил](#) трамваи по цене около 33 млн руб. за единицу. При этом пассажироемкость электробуса в 2 раза ниже. Покупкой подвижного состава расходы не ограничиваются: цена сверхбыстрой зарядной станции для электробуса — [10-15 млн руб.](#), стоимость новой аккумуляторной батареи, которую [нужно менять](#) через 8 лет эксплуатации — еще 15 млн руб.

Экологические преимущества электробусов могут снижаться в условиях холодного климата. В таких активно внедряющих электробусы европейских городах, как Лондон, Берлин, Варшава или Милан, мягкий климат позволяет использовать электробусы с отоплением только от аккумулятора, без дополнительного дизеля.

Между тем, средняя годовая температура в Иркутске за 2016-2018 годы составила лишь +1,84 градуса Цельсия. Это обуславливает необходимость дизельного отопления: хотя современные аккумуляторы и выдерживают мороз, но применение электрического отопления салона резко снизило бы автономность хода от одной зарядки. Поэтому с точки зрения экологии замена электробусами такого изначально экологического вида транспорта, как трамвай, лишена смысла: в перечисленных европейских городах они внедряются как замена дизельным автобусам, а не трамваям.

С опытом эксплуатации электробусов в России ситуация также неоднозначная. Если Москва уже [создала](#) крупнейший в Европе электробусный парк на 650 машин и намерена к 2030 году полностью обеспечить ими все наземные маршруты, то в других российских городах столкнулись с проблемами. В **Самаре** эксплуатация единственного пилотного электробуса недавно была [завершена](#). А в **Липецке** ни один из закупленных в 2018 году 5 электробусов на данный момент [не эксплуатируется](#) из-за поломок.

Таким образом, электробусы вряд ли могут рассматриваться как альтернатива трамваям в городах России. Трамваи, в свою очередь, обладают большим и часто не реализованным в полной мере потенциалом. [По словам](#) директора МосТрансПроекта Александра Полякова, «До сих пор администрации городов в регионах сталкиваются с проблемой поиска существенных средств на модернизацию сети или замены трамвая на альтернативные виды транспорта. Между тем, обособленный вместительный трамвай – это выгоднейшее решение для перевозки большого числа пасса-



Источник фото: Павел Комаров, nsknews.info

жиров». Мэр **Новосибирска** [заявил](#), что город планирует открыть очередную, 14-ую станцию метро во 2 квартале 2021 года, а также назвал себя сторонником сохранения трамваев.

- ✓ В **Калининграде** [не планируют](#) восстанавливать старые вылетные трамвайные маршруты по улицам Гагарина и Горького: на данном этапе город сосредоточится на обновлении подвижного состава.
- ✓ Губернатор **Нижегородской** области Глеб Никитин [представил](#) вице-премьеру Александру Новаку электрозарядную инфраструктуру для общественного транспорта на территории международного аэропорта «Стригино». Всего в 2021 году в регионе планируется установить до 90 электрозарядных станций. На маршруте от аэропорта до метро [начали](#) работать 3 электрические «Газели».
- ✓ В **Набережных Челнах** [заключен](#) контракт на проектирование новой трамвайной ветки, которую планируют строить в 2 очереди. Протяженность первого участка составит около 5 км,

- второго — 1,6 км. Набережные Челны — единственный крупный город России с полностью обособленной трамвайной линией общей протяженностью 52 км. На трамваи приходится порядка 40% пассажиропотока в городе.
- ✓ Президент России Владимир Путин в ходе прямой линии [подтвердил](#), что деньги на создание челябинского метротрама — 40 млрд руб. — будут выделены. В рамках проекта развития метротрама власти региона [намерены](#) до конца года подготовить технико-экономическое обоснование и разыграть конкурс на проектирование и строительство в рамках контракта жизненного цикла. Предстоит достроить еще более 7 км сетей и 2 станции — всего их будет 4. Интеграция метрополитена в существующую трамвайную сеть увеличит протяженность последней на 17 км. Непосредственное строительство [начнется](#) в 2022 году. До конца 2021 года в Челябинске [появятся](#) 30 трамваев, поставку которых планирует холдинг «Синара-Транспортные Машины».
 - ✓ **Красноярские** активисты, недовольные тем, что власти города делают акцент на строительстве линии метро, предложили [проект](#) развития скоростного трамвая и троллейбуса по главным районам города. По мнению авторов, строить метро в Красноярске дорого, бессмысленно, не соответствует современному пассажиропотоку и может подвергнуть горожан радиационной опасности. Предложены 4 линии скоростного трамвая и 4 новых троллейбусных маршрута на замену автобусным.
 - ✓ Срок строительства станции метро «Сенная» в **Нижнем Новгороде** [планируется](#) сократить с 62 до 37 месяцев в ходе корректировки проектной документации.
 - ✓ В **Сочи** [появился](#) первый электробус — из Беларуси. Его будут испытывать в течение месяца.
 - ✓ 30 июня по мосту «**Саратов-Энгельс**» [прошел](#) тестовый рейс восстанавливаемого троллейбусного маршрута. Завершены работы по монтажу контактной сети. Уже определен перевозчик. По мосту будет ходить 21 троллейбус.
 - Мэрия **Пензы** отказалась от 100 московских троллейбусов: оказалось, что их некуда ставить. Территорию троллейбусного депо продали под застройку.
 - В июне в **Казани** вновь произошло несколько ДТП со сходом трамваев с рельс.
 - Подвижной состав и инфраструктура электротранспорта **Уфы** [характеризуется](#) высокой изношенностью — 98%. Ситуацию может изменить реализация соглашений по развитию общественного транспорта, заключенных в конце прошлого года с «Синарой» и в июне этого года — с ВЭБ.РФ. Предварительно объем средств для обновления уфимских трамваев оценивался в 25,2 млрд руб.
 - Руководству **ульяновского** электротранспортного МУПа [объявлен](#) выговор в связи с нарушением организации ремонта на трамвайных путях.
 - Инициативная группа жителей **Астрахани** [потребовала](#) от губернатора незамедлительно возобновить троллейбусное движение в городе. Троллейбусное движение в городе было прекращено в 2017 году. Официальными причинами были названы неудовлетворительное состояние инфраструктуры и убыточность.

Обновление подвижного состава

КРАСНОДАР

Обновление электротранспорта своими силами

В Краснодаре завершилась программа обновления трамвайного парка муниципального перевозчика, которая была рассчитана на 3 года: накануне в город прибыл последний 103-й вагон. Не так давно мэрия также приобрела 10 кузовов троллейбусов для сборки на местном предприятии.

Город обновляет технику за счет муниципальных и региональных программ и не участвует в федеральном нацпроекте. Краснодарские специалисты изучили опыт закупки электротранспорта с федеральной поддержкой Ижевском, Казанью и Ульяновском и пришли к выводу, что он им не подходит. По словам мэра, итоговая стоимость приобретаемой по федеральной программе техники и эксплуатационные характеристики не устраивают Краснодар.

В Краснодаре нерегулируемый тариф, а значит невозможно внедрить единый безлимитный проездной билет. В свою очередь, это практически гарантирует, что заявка города на получение федерального софинансирования обновления общественного транспорта не наберет необходимое количество баллов.

- ✓ Правительство России выделило 4,8 млрд рублей на реализацию федерального проекта «Чистый воздух». Основная часть средств (4,5 млрд руб.) пойдет на закупку экологичного подвижного состава для общественного транспорта **Челябинска** (150 газомоторных автобусов большого класса на сумму 1,9 млрд руб.), **Новокузнецка** (20 трамвайных вагонов и 19 троллейбусов за 1,3 млрд руб.), **Магнитогорска** (10 трамвайных вагонов за 0,4 млрд руб.), **Череповца** (12 трамвайных вагонов за 0,6 млрд руб.) и **Читы** (замещение бензиновых маршрутных такси и приобретение 15 троллейбусов за 0,4 млрд руб.).
- ✓ В **Чебоксарах** выпустили на линии 60 новых троллейбусов.
- ✓ В рамках подготовки к внедрению новой модели пассажирских перевозок в **Санкт-Петербурге** крупнейший частный перевозчик города заключил с производителем лизинговый договор на приобретение 400 автобусов на сжиженном природном газе.
- ✓ **Калининградская** область закупит в лизинг по программе Сбербанка 16 новых трамваев. Однако без реконструкции трамвайных путей новейшие трамваи «Корсар» вряд ли будут эффективны: они не смогут разогнаться из-за низкого качества трамвайных путей на некоторых участках.
- ✓ **Стерлитамак** получил новый современный троллейбус марки «Горожанин» с автономным ходом. Он разработан на Уфимском трамвайно-троллейбусном заводе совместно с Минским автозаводом. Всего на Башкирию выделено 10 таких троллейбусов, впоследствии планируется поступление еще 45.

- ✓ За счет обновления подвижного состава в **Омске** за 3 года удалось снизить степень износа общественного транспорта на 40%. До 2024 года в Омск поступят 240 экологических автобусов, в том числе 48 до конца этого года. Однако городу все еще требуется значительное обновление системы электротранспорта: износ троллейбусов составляет 70,9%, трамваев — 82,5%. В ближайшие 3 года планируется закупить 130 новых троллейбусов.
- ✓ Татарстан проведет аукцион по закупке 20 автобусов большого класса для **Набережных Челнов**.
- ✓ Троллейбусный парк **Самары** пополнился сразу 22 новыми машинами, полученными в долгосрочную аренду с возможностью выкупа.
- ✓ **Новосибирск** получил 40 новых автобусов по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». А Новосибирская область возьмет в лизинг 150 белорусских автобусов.
- ✓ **Тула** в 2021 году приобретет 11 трамвайных вагонов по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги».
- ✓ На дорогах **Саратова** в июле появятся 10 новых троллейбусов «Адмирал».
- ✓ В **Евпатории** запустили первые три новых трамвая. Всего до конца года будет поставлено 27.
 - **Ростовские** журналисты поставили неудовлетворительное состояние общественного транспорта на 4 место в списке проблем качества жизни в городе. Из 62 трамваев 32 сильно изношены. Трамвайная инфраструктура также оставляет желать лучшего: на некоторых участках капремонт путей и контактной сети проводился почти 30 лет назад.
 - Жители **Оренбурга** жалуются в социальных сетях на состояние городских автобусов.
 - Лишь 10% новых автобусов республиканского перевозчика **Башкирии** оборудованы кондиционерами. Это 72 машины. При этом за последние 2 года было обновлено более 700 машин.



Источник фото: tsn24.ru

Оптимальная маршрутная сеть и расписание

✓ В Санкт-Петербурге [утвердили](#) новую маршрутную сеть общественного транспорта, которая заработает с лета 2022 года. В распоряжении пассажиров будут 459 автобусных маршрутов. Перестанут ходить 238 автобусных маршрутов, из них 222 маршрутки. Из оставшихся маршрутов 110 будет обслуживать ГУП, 349, из которых 95 новых, разыграют на конкурсе по брутто-контрактам. Десять тендеров из планируемых двадцати на общую сумму 200 млрд руб. [объявили](#) уже в июне. [Требования](#) к перевозчикам: автобусы на старше 2021 года выпуска, все на газомоторном топливе, за исключением малого класса. Существующие трамвайные и троллейбусные маршруты сохранятся. Маршрут-

ная реформа ознаменует запуск новой модели транспортного обслуживания: новую маршрутную сеть планируется запустить одновременно, 15 июля 2022 года. Однако сохраняется вероятность поэтапного внедрения.

- ✓ С 1 июля [изменилась](#) нумерация 24 автобусных маршрутов **Екатеринбурга**. В мэрии говорят, что ввели изменения из-за того, что в городе много разных маршрутов с похожими номерами.
- ✓ Региональная и городская администрации совместно [разрабатывают](#) новую маршрутную сеть **Курска**. В ближайшее время ее планируют вынести на обсуждения в региональном парламенте.



Источник фото: dddkursk.ru

Пригородное сообщение

- ✓ В **Новосибирске** во второй половине 2021 года запустят первую станцию «Городской электрички». Всего проектом предусмотрено строительство 4 станций и железнодорожного кольца между берегами Оби.
- ✓ Между **Севастополем** и **Симферополем** запустили тематический именной электропоезд «Две столицы». В пути следования доступен бесплатный доступ в интернет, а также развлекательный портал.



Источник фото: crimea24.tv

Рациональная организация парковочного пространства

✓ В **Калининграде** при реконструкции тротуара на улице Черняховского бесплатную парковку [заменяют](#) велодорожкой. Ее строительство позволит закольцевать маршрут вокруг Верхнего озера, а в перспективе будет обустроено еще 5 велодорожек. Также на улице Черняхов-

ского было бы целесообразно обособить трамвайные пути, обустроить остановки трамвая по примеру линии BRT на улице Щорса в Белгороде и сделать для трамвая приоритет движения на перекрестках.



Источник фото: kgd.ru

Сервисы для удобства пассажиров

- ✓ Больше сотни «умных» остановок общественного транспорта [появятся](#) в **Екатеринбурге** до конца 2024 года.
- ✓ В 83% автобусов, троллейбусов и трамваев **Тулы** [внедрена](#) безналичная оплата проезда. Автобусы и троллейбусы полностью оснащены видеонаблюдением в салоне. Движение почти 70% транспортных средств можно отслеживать онлайн.
- ✓ Летом прошлого года в **смоленском** транспорте ввели возможность бесконтактной оплаты банковскими картами. Система работает [не без нареканий](#): случаются отложенные и ошибочные списания после отказа терминала принять оплату проезда.
- ✓ Транспортная карта «Электронный проездной» [начала](#) работать с 30 мая в **Чите**. На первом этапе карты будут действовать только в троллейбусах, в дальнейшем их начнут принимать в муниципальных автобусах.
- ✓ Московская билетная система для общественного транспорта «Тройка» в тестовом режиме [запущена](#) в **Калуге**. Пилотный проект включил 30 троллейбусов наиболее популярных в городе маршрутов. В августе «Тройку» предполагается запустить уже в масштабах всей области.

Вовлечение горожан

- ✓ К 800-летию **Нижнего Новгорода** троллейбусы города [перекрасят](#) в оранжевый цвет. Это сделают для создания единого стиля оформления общественного транспорта. Троллейбусы будут украшены символикой юбилея и новым логотипом нижегородского транспорта. Создание фирменного стиля общественного транспорта может повысить его заметность на дороге для пассажиров и других участников дорожного движения и увеличить престижность его использования.
- ✓ В **Вологде** проезд на 3 новых троллейбусах, которые поступят летом, [будет](#) бесплатным до конца года. По мнению губернатора, так все горожане смогут убедиться в удобстве новых машин.
- Минтранс **Самарской** области [отказался](#) предоставлять журналистам новую схему маршрутов и принципов оплаты общественного транспорта, разработанную по его заказу федеральным РосдорНИИ.

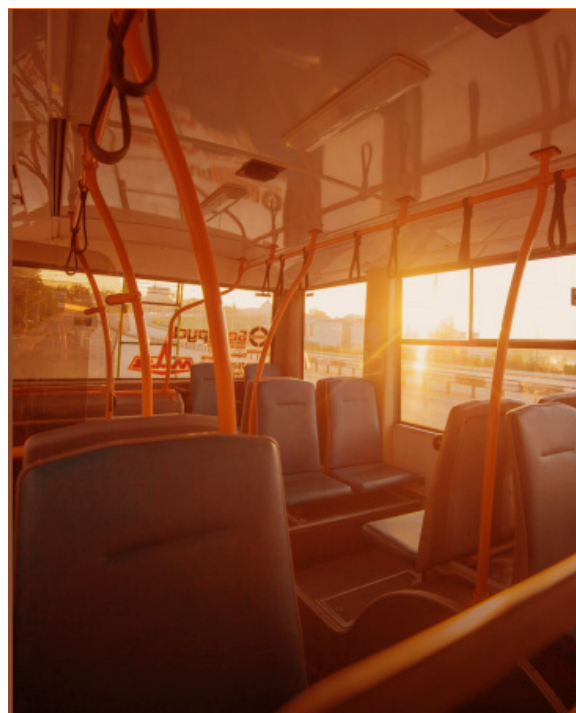


Источник фото: tr.ru

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 необхо-



Источник фото: onf.ru

димости конкуренции 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 автомобильному 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 соотнесено 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

ми 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.

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.