

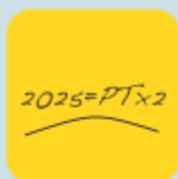
Концепция комплексной системы  
городской мобильности:

Создание Управления транспорта в  
вашей местности



# Концепция комплексной системы городской мобильности: Создание Управления транспорта в вашей местности

---



МСОТ (Международный Союз Общественного Транспорта) выступает за удвоение рыночной доли общественного транспорта («ОТх2») по всему миру к 2025 году. Достижение этой амбициозной цели потребует сильной политической поддержки. Управления транспорта могли бы помочь реализовать этот замысел, показав каким образом его можно воплотить на практике, так как они обладают профессиональным опытом достижения мобильности и устойчивости транспортного сектора в городских условиях.

Создание или укрепление Управления транспорта может помочь сформировать успешную сеть общественного транспорта. Тем не менее, роль и структура Управления транспорта должны отражать местные условия и механизмы управления.

В этом документе описан один из вариантов подхода, который может помочь выявить и понять те решения, принятие которых необходимо при создании или укреплении Управления транспорта.

Эта публикация была подготовлена членами Комитета Органов Власти управлений (КОВ) Международного Союза Общественного Транспорта в рамках пакета мероприятий по содействию созданию интегрированных Управлений транспорта для улучшенной и более экологически чистой мобильности в городах.

Авторы:

- Руководитель рабочей группы: Петер Келлерман, управляющий директор компании «Hamburger Verkehrsverbund» (HVV) и вице-председатель Комитета Органов Власти МСОТ;
- Клаудио Маси, делегат форума «Federmobilità» и председатель Комитета Органов Власти МСОТ;
- Коэн Вольп, директор департамента дорог и транспорта в администрации провинции Гелдерланд, вице-президент МСОТ и председатель подразделения Органов Власти в МСОТ;
- Тон Спааргарен, старший советник по вопросам политики в администрации провинции Гелдерланд и член Комитета Органов Власти МСОТ;
- Роберт Оливье, специальный советник Монреальского управления городского транспорта, председатель Североамериканского отделения МСОТ и член Комитета Органов Власти МСОТ
- Джефф Инскип, исполнительный директор «Centro», г. Бирмингем, а также член Комитета Органов Власти МСОТ;
- Эстер ван Энгельсховен, консультант, KCW, Гамбург;
- Генеральный секретариат МСОТ: Адриен Мулин, менеджер Комитета Органов Власти, при поддержке Лорана Дауби, директора; Сесиль Садо, старшего менеджера, и Мохамеда Мезгани, советника МСОТ.
- При любезной поддержке Усмана Тиамы, президента Дакарского Исполнительного совета по городскому транспорту и председателя МСОТ; Дона Чуи, руководителя Азиатско-Тихоокеанского Регионального Управления МСОТ; Элеоноры Пацос, начальника Латиноамериканского Регионального Управления МСОТ, а также Жерома Пубэ, старшего менеджера МСОТ.



Полноправные люди.  
Устойчивые страны.



**Перевод на русский язык выполнен проектом  
ПРООН-ГЭФ «Устойчивый транспорт г. Алматы» <http://www.cda.kz/cast>**

Этот документ предназначен для аудитории читателей, которые заинтересованы в понимании практических шагов и необходимых условий для создания Управления транспорта, отвечающего за политику развития общественного транспорта в контексте комплексной и устойчивой стратегии мобильности. В соответствии со стратегией МСОТ «ОТх2», в данном руководстве излагаются преимущества улучшения существующего транспортного рынка путем внедрения или расширения сферы деятельности Управления транспорта. Создание новых структур – это не простое копирование того, что было уже реализовано где-то еще; наоборот, этот процесс должен протекать в местном политическом и социально-экономическом контексте. Таким образом, в настоящем документе не предоставляются готовые решения. Скорее, его целью является составление перечня основных сложностей и вопросов, которые необходимо учитывать при рассмотрении планов по созданию Управления транспорта или при пересмотре его роли, компетенции и задач. И хотя данный документ посвящен городским и пригородным районам, многие его аспекты также применимы к сельским и менее густонаселенным местностям.



## 1 Комплексная политика городской мобильности

### Концепция МСОТ

Общественный транспорт стимулирует экономику, помогает планете дышать, устраняет пробки и доставляет людей в нужные им места. Фактически, он способствует снижению транспортных издержек, созданию прямых и сопутствующих рабочих мест, решению проблемы заторов на дорогах, повышению энергоэффективности, сокращению загрязнения окружающей среды и изменения климата; обеспечивает доступ к рабочим местам и развлекательным сооружениям в городских районах, а также содействует продвижению социального равенства. Таким образом, общественный транспорт выполняет фундаментальную миссию, состоящую в обеспечении мобильности для всех, и поэтому его следует рассматривать именно как общественную службу. Кроме того, предлагая привлекательную альтернативу пользованию частным авто, общественный транспорт является ключевым фактором в достижении более высокого уровня качества жизни в городе и более устойчивого развития городов. Именно для того, чтобы добиться изменения моделей систем мобильности, МСОТ поставила перед собой амбициозную цель - удвоить рыночную долю общественного транспорта по всему миру к 2025 году.

Для реализации этой амбициозной и политически желательной концепции было определено пять сфер деятельности:

1. Добиться оказания услуг на уровне, соответствующем уровню жизни, чтобы общественный транспорт стал для граждан предпочтительным вариантом;
2. Разработать дальновидные комплексные политики для городов;
3. Сформировать новую бизнес-культуру;
4. Обеспечить стабильное финансирование и схемы инвестиций;
5. Разработать и внедрить эффективные стратегии и меры управления спросом.

Создание профессионального и хорошо организованного Управления транспорта является необходимым условием для достижения этих амбициозных целей, в частности, когда дело доходит до вопросов разработки дальновидных комплексных

политик для городов - краеугольного камня в обосновании необходимости учреждения Управления транспорта.

Мобильность и транспорт играют ключевую роль в социально-экономическом развитии и конкурентоспособности любой местности, позволяя людям заниматься разнообразной деятельностью с разными целями и в разных местах. Транспортные сети, как для перемещения людей, так и для перемещения товаров, являются кровеносной системой города, в экономическом, социальном и физическом смысле. Это особенно актуально сегодня, когда более половины населения мира живет в городах, и это соотношение будет неуклонно возрастать в ближайшие годы, требуя все более эффективной и устойчивой политики городской мобильности.

**Определение стратегий создания большей и лучшей политики городской мобильности**

Мобильность и транспорт являются частью очень сложной системы, в рамках которой люди, передвигающиеся пешком, на велосипеде, автомобиле, общественным транспортом, а также грузы, делят одно на всех городское пространство, в большинстве случаев, дороги, пересадочные станции и развязки. В прошлом, рост различных видов транспорта был неравномерным (с более высокой долей частных транспортных средств – при этом, все больше и больше городского пространства оказывалось занято движущимися и припаркованными автомобилями, и очень ограниченное пространство оставалось для пешеходов, велосипедистов и т.д.). Это породило ряд сегодняшних проблем и сложностей:

- заторы на дорогах (стоимость которых, по оценкам, в ЕС составляет порядка 2% ВВП);
- вредное воздействие на окружающую среду и здоровье населения выбросов углекислого газа и прочих загрязняющих веществ (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM10 и др.) и уровень шума, а также
- воздействие на энергетику (на долю транспорта приходится около 30% потребления энергии) и изменение климата (парниковый эффект)

С другой стороны, транспортные сети, и, в частности, инфраструктура, службы и объекты общественного транспорта, представляют собой один из основных факторов, определяющих глобальную конкурентоспособность наших городов.

**Следовательно, существует растущая потребность принятия в правительстве комплексных стратегий и политик на основе структурных мер, которые позволят устранить сегодняшние проблемы и сложности, с целью поощрения переориентации в пользу общественного транспорта и так называемого «эко-транспорта», а также содействия изменению поведения в сторону экологичности. В состав таких мер входят:**

- Интеграция территориального планирования землепользования и городского планирования с планированием мобильности и транспортного сектора, чтобы обеспечить доступ к транспортной сети для всех;

- Интеграция всех видов общественного транспорта;
- Улучшение инфраструктуры, служб и пересадочных станций общественного транспорта, посредством увеличения пропускной способности и повышения уровня качества;
- Рационализация, повышение равномерности и безопасности дорожного движения;
- Управление дорожным движением, получение информации в режиме реального времени, инфомобильность;
- Увеличение доли «эко-транспорта» (езда на велосипеде и ходьба) и его интеграция в процесс планирования транспортных потоков и городское планирование. Продвижение практик совместных поездок на частных авто и эксплуатации велосипедов общественного пользования;
- Развитие систем электронного билетирования и управления тарифами;
- Улучшенная интеграция грузовых перевозок в рамках комплексных транспортных стратегий;
- Политики управления спросом (например, политика и нормативы для парковок, управление мобильностью), в комплексе со стратегиями оплаты и ограничения движения, когда это необходимо (например, плата за заторы, плата за загрязнение воздуха, зоны с низким уровнем выбросов);
- Снижение загрязнения воздуха и уровня шума, выбросов парниковых газов и потребления энергии, продвижение использования в общественном транспорте транспортных средств с низким воздействием на экологию, низким уровнем выбросов углерода, а также практик вождения с экономией топлива и энергии;
- Улучшение межсекторальной деятельности, с целью реализации социальных, медицинских, экономических и других приоритетов политик.

**Орган, занимающийся вопросами комплексной мобильности**

Во всех этих сферах, общественный транспорт обладает значительными преимуществами по сравнению с частными автомобилями. Для содействия переориентации в пользу общественного транспорта, общественному транспорту совершенно необходимо оказывать услуги с должным уровнем качества и привлекательности. И это можно эффективно реализовать только тогда, когда различные взаимозависимые политики будут скоординированы или лучше интегрированы между собой: совместное планирование мобильности/транспортного сектора с территориальным планированием землепользования и городским планированием является жизненно важным процессом, однако вместе с тем необходимо обеспечить координацию с экологическими, энергетическими, налоговыми стратегиями и т.д. Именно политические деятели находятся в идеальном положении для принятия долгосрочных и стратегических решений, а также определения основных целей в секторе общественного транспорта и местной

мобильности. В этом контексте, правильно позиционированные Управления транспорта могут помочь в реализации этих политически желательных транспортных стратегий на практике, в осуществлении комплексных городских политик и в определении требований к обслуживанию.

На этом стратегическом уровне, перед региональными и местными властями стоят следующие цели, приоритеты и задачи:

- Цели транспортной политики в отношении мобильности и уровень переориентирования в пользу общественного транспорта;
- Структурная политика (землепользование и городское планирование) и экономическое развитие;
- Планирование мобильности и транспортного сектора (с целью снижения загруженности дорог, повышения безопасности дорожного движения и поощрения переориентирования в пользу общественного транспорта);
- Экологическое и энергетическое планирование (с целями по снижению выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов, а также повышению экономии энергии);
- Политики социальной справедливости и социальной интеграции;
- Единые политики городского управления и скоординированные транспортные политики на различных уровнях планирования (региональных, областных, городских, среди соседних муниципалитетов);
- Повышение качества и привлекательности услуг общественного транспорта;
- Рациональность/эффективность государственных расходов на мобильность/транспорт.

По причинам, указанным выше, устойчивые решения в отношении мобильности и комплексных сетей общественного транспорта должны находиться в числе приоритетов региональных и местных политических властей. Специальные Управления транспорта, следовательно, могут способствовать созданию комплексной и привлекательной службы общественного транспорта, которая будет повсеместно считаться общественной службой, а не чисто коммерческой услугой, с признанием того факта, что общественный транспорт решает задачи, представляющие взаимный интерес (мобильность для всех, доступ к рабочим местам, социальное равенство, развитие местной экономики и т.д.)

**Структура организации  
транспортного сектора**

В этой связи, во многих городах и регионах было принято решение разработать специальные политики для сектора общественного транспорта, а также те или иные виды нормативно-правового регулирования рынка транспорта, а также осуществлять

государственные инвестиции в инфраструктуру и оказывать финансовую поддержку в предоставлении услуг.

Активная роль политиков в формировании служб общественного транспорта в городах и регионах основывается на понимании того, что оптимальное проектирование и охват служб требует государственных обязательств. Национальные и суб-национальные правовые рамки определяют метод организации рынка, а также, какой возможен уровень вмешательства в рынок пассажирских перевозок (например, кто будет присуждать контракты или выдавать разрешения, и кто будет финансировать службы общественного транспорта). Вполне могут существовать и исключения в форме нерегулируемых рынков, где общественный транспорт будет рассматриваться больше как коммерческая служба. Нормативные концепции в разных странах варьируются от простого определения очень общих правил для сектора общественного транспорта, до строго регулируемых рынков. При одном режиме, Управление общественного транспорта может брать на себя инициативу и самостоятельно выступать в качестве оператора транспортных услуг или поручать эту задачу транспортным компаниям. В случае же с движимыми рынком режимами, операторы могут выходить на рынок самостоятельно, хотя, разумеется, здесь могут существовать определенные условия со стороны регулирующих органов, или условия доступа, как для входа на рынок, так и в отношении поведения на рынке, такие как минимальные требования по качеству обслуживания к операторам. Поэтому следует отметить, что роль и задачи Управления транспорта в значительной степени определяются уровнем регулирования и практикой использования (или отсутствием практики использования) контрактов, которые стали обычным инструментом соглашения или принятия обязательств между органами власти и операторами. (Рисунок 1)

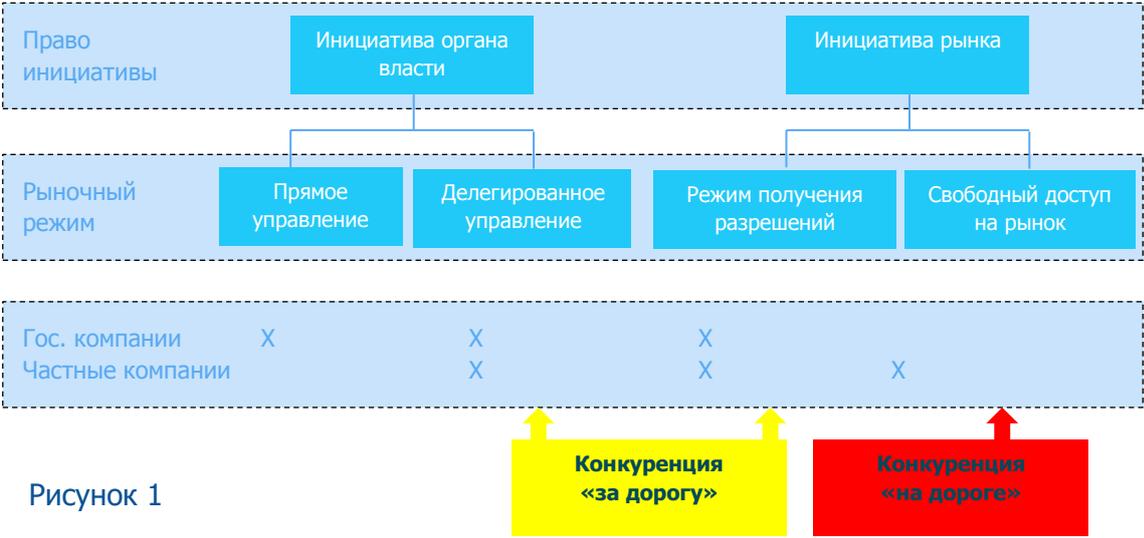


Рисунок 1

**Масштабная миссия Управления транспорта**

Управления транспорта – это организации, которые действуют в интересах общества, неся ответственность за хорошо функционирующую и комплексную транспортную систему в рамках своей юрисдикции. Они несут ответственность за планирование, организацию и финансирование служб

общественного транспорта и, как таковые, оказывают общественные услуги, которые не предоставлялись бы на коммерческой основе. Управления транспорта помогают обеспечивать интеграцию и улучшение сектора общественного транспорта посредством: предоставления приоритета общественному транспорту на дорогах; внедрения комплексных систем билетирования и управления тарифами; стимулов для повышения качества; интегрированных графиков движения, скоординированных систем информации и маркетинговых кампаний; и т.д.

В свете задач, основной целью которых является продвижение комплексной стратегии мобильности, устойчивого развития городов и повышения доли общественных видов транспорта, в настоящем документе хотелось бы подчеркнуть важность и преимущества расширения полномочий Управлений транспорта за пределы исключительно функций организации системы общественного транспорта. В рамках полномочий Управлений транспорта следует предусмотреть охват таких вопросов, как землепользование и городское планирование, управление улицами, парковочная политика, политика размещения объектов бизнеса и жилья – все это является ключевыми инструментами для прогнозирования и управления перемещениями в городе. Учитывая эту широкую компетенцию, орган, о котором идет речь, уже не может считаться «Управлением транспорта» как таковым, но скорее эволюционирует в некое «Агентство мобильности и городского развития».



## 2 Создание Управления транспорта в вашей местности

Реструктуризация существующей модели управления и/или создание нового Управления транспорта может оказаться сложной задачей и будет зависеть от преодоления целого ряда серьезных политических, организационных и правовых препятствий. Для того, чтобы создать эффективное Управление транспорта с четко определенной компетенцией, которая будет соответствовать местному историческому и социально-экономическому положению города, региона и страны, лицам, принимающим решения, необходимо будет учесть большое количество вопросов.

В соответствии со стратегией МСОТ «ОТх2», основные цели Управления транспорта состоят в достижении эффективной организации транспортного сектора, определенного уровня интеграции всех видов общественного транспорта и, как рекомендовано в настоящем документе, выработке межотраслевых политик. Структура и функции Управления транспорта будут зависеть от того, какие из этих целей оно выберет для себя.

### Разработка плана действий

После проведения тщательного анализа сложившейся ситуации в отношении роли общественного транспорта, можно приступить к разработке стратегии и плана действий. На данном этапе важное значение имеют следующие

вопросы:

- Каким образом может быть улучшена нынешняя ситуация, и какие проблемы/препятствия необходимо устранить?
- Каковы финансовые ограничения?
- Есть ли готовность к изменениям? Имеют ли участвующие стороны общие цели и общее понимание того, что требуется сделать?

Строгий анализ существующей структуры системы общественного транспорта должен позволить выявление конкретных проблем и недостатков. Они могут, например, быть связаны с неспособностью договориться о приоритетах общественного транспорта и

установить их, или передать/перевести цели на тактический и организационный уровень. Они могут также возникнуть в результате институциональных недостатков, например, если существующие органы власти не слишком хорошо позиционируются, или если задачи между различными уровнями не четко определены. Они могут также возникнуть в результате рыночных недостатков, если транспортные компании либо не получают достаточных стимулов, или не имеют достаточной квалификации для удовлетворения политических требований. Конфликт интересов вокруг целей общественного транспорта и/или нехватка финансовых ресурсов могут воспрепятствовать реализации изменений. По этой причине, не всегда может иметься возможность следовать наиболее подходящему плану действий, однако, прагматичное решение, тем не менее, должно быть найдено.

Если некоторые стороны посчитают, что их потребностями и **Начало открытого диалога** интересами пренебрегают, или что они потеряют власть при новой организации/структуре рынка, они, возможно, не станут поддерживать или даже попытаются подорвать процесс реализации изменений. Реорганизация системы общественного транспорта, следовательно, требует поддержки не только политических органов и органов управления транспортом, но также водителей и пассажиров, которые будут разделять общее понимание того, чего требуется достигнуть. Это предполагает необходимость создания активного и конструктивного диалога по вопросам стратегии мобильности с самого начала и, следовательно, потребует пространства для проведения общественных консультаций, обсуждений и сотрудничества. Здесь необходимо уверенное руководство, и сильные игроки должны иметь четкое представление о политических приоритетах системы общественного транспорта, проблемах, которые следует рассмотреть, и роли каждого в процессе консультации. Этот процесс является рекомендованным, поскольку он позволяет лучше ассимилировать и обеспечить легитимность всех предложений по новой структуре, что часто будет означать существенные изменения в полномочиях и процессах принятия решений, что, в свою очередь, может повлиять на существующий политический ландшафт.

Для того чтобы успешно создать Управление транспорта, **Определение охвата полномочий** ответственное за комплексную политику мобильности, следует рассмотреть следующие ключевые вопросы:

- **За какие виды транспорта будет отвечать Управление транспорта?** Общественный транспорт в городах и регионах, региональные железнодорожные пассажирские перевозки, автодороги, системы паркования личного автомобиля и пересадки на общественный транспорт (park & ride), системы использования велосипедного транспорта и пересадки на общественный транспорт (bike & ride), системы эксплуатации велосипедов общественного пользования, инициативы управления мобильностью и т.д., или даже ответственность за все виды транспорта.
- **Должно ли Управление транспорта принять на себя (или получить компетенцию принимать решения по поводу) другие обязанности, которые помогут в реализации комплексной политики городского развития и политики мобильности?**

Планирование и управление мобильностью, планирование и контроль дорожного движения/развития дорожной сети, парковки, экологическое и энергетическое планирование, территориальное планирование землепользования и городское планирование, составление технико-экономических обоснований по новой транспортной инфраструктуре и/или службам или реструктуризации транспортных служб и т.д., планирование общественных перевозок и/или инвестиционное планирование.

- **За какую географическую область должно отвечать Управление транспорта? Каковы наилучшие географические границы, соответствующие решаемым транспортным вопросам?** Эта территория может, например, быть определена на основании зоны обслуживания транспортной сети, исходя из границ экономического района, географических границ или плотности населения, и здесь может потребоваться привлекать учреждения различных административных уровней (например, странового, регионального или местного уровней).
- **Какой должна быть роль Управления транспорта в отношении транспортной инфраструктуры и подвижного состава?** Кто должен быть владельцем инфраструктуры общественного транспорта (например, станций, депо и т.д.) и подвижного состава - Управление транспорта или оператор? Какова должна быть роль Управления транспорта, когда речь заходит о капитальных инвестициях, создании новой инфраструктуры и покупке нового подвижного состава?

**Комплексная мобильность**

**Каким образом Управление транспорта сможет эффективно решить задачи интеграции общественного транспорта?**

- Посредством координации действий государственных органов, отвечающих за транспортный сектор, и транспортных компаний в одной определенной области;
- Посредством распределения дохода от пассажирских перевозок;
- Посредством предоставления комплексной информации;
- Взяв на себя ответственность, как минимум, за комплексное билетирование (интеграция стоимости проезда может не всегда быть возможной или желательной);
- Посредством комплексного управления тарификацией;
- Посредством создания единого бренда ориентированных на клиентов служб общественного транспорта (интегрированная схема ценообразования, маркетинга и продаж, рыночной коммуникации и брендинга системы общественного транспорта).

**Генеральные планы как инструмент реализации системы комплексной и устойчивой мобильности:** в быстрорастущих и быстро трансформирующихся городах, где контроль за разрастанием городов отсутствует, что в результате приводит к нарушению мобильности, становится все более сложно достичь целей комплексного и устойчивого городского развития. В этой ситуации, генеральные планы – это

эффективный и долгосрочный инструмент, целью которого может являться достижение субрегиональной слаженности и интеграция политики городского планирования и политики мобильности. Генеральные планы показали себя особенно успешными в случаях, когда:

- долгосрочные цели определены и остаются стабильными;
- различные политики хорошо продуманы и направлены на достижение этих четко определенных целей;
- зона покрытия очень большая или, по крайней мере, когда модели, которые разрабатывают соседние регионы, согласованы с генеральным планом и предполагают сотрудничество.

Эти факторы наилучшим образом интегрируются, определяются и уточняются в процессе составления генерального плана, в ходе которого могут выражаться и обсуждаться мнения различных заинтересованных сторон, и приниматься соответствующие решения. Такой генеральный план помогает контролировать и планировать рост, и позволяет избегать разрушительных и спонтанных краткосрочных и индивидуально выгодных нововведений, которые могут привести к неоптимальным, или, возможно, даже кошмарным ситуациям.

Автономность является необходимым условием для эффективного решения местных или региональных проблем, и достигается она за счет достаточного уровня децентрализации. Передача полномочий и ответственности по местным или региональным вопросам от национального правительства местным или региональным органам власти позволит лучше понять и ассимилировать проблемы, рождая чувство ответственности у региональных и местных заинтересованных сторон, которые на сегодняшний день наиболее активно занимаются вопросами мобильности в своей местности. На местном уровне, важно обеспечить Управление транспорта необходимой автономностью и полномочиями, которые смогут защитить его от крупных политических и структурных изменений, и обеспечат его долговечность. Для достижения комплексной интеграции служб общественного транспорта важно также избегать слишком узких территориальных рамок, и вместо этого содействовать созданию Управления транспорта на региональном уровне, предлагая подходящий компромисс между близостью к потребностям общественности и интеграцией политик. Следующие вопросы определяют ключевые аспекты, требующие решений:

- **Существующий или новый институт:** На каком уровне будет создано Управление транспорта? Какие из существующих организаций или структур будут связаны с созданием Управления транспорта (консолидация различных бывших подразделений, новое учреждение)? Например, будет ли Управление структурным подразделением муниципалитета (городской администрации), или же оно станет всеобъемлющей структурой, охватывающей несколько муниципалитетов области, или в принципе будет независимым от муниципалитетов?

- **Лица, принимающие решения:** Какие решения могут приниматься Управлением транспорта автономно? Какие решения будут подпадать под юрисдикцию участников Управления транспорта? Когда им потребуется поддерживать решения? Когда потребуется участие или голосование транспортных компаний?
- **Кто должен быть участником?** Государственные органы (правительство; департаменты транспорта, городского развития или экономики), компании, партнерство между частными и государственными структурами?
- **Какие существуют способы взаимодействия с другими общественными институтами и как можно наилучшим образом скоординировать работу Управления транспорта и других учреждений** (например, взаимосвязь с региональными/муниципальными властями)? Каким образом структурно организованы отношения между Управлением транспорта и другими уровнями администрации для обеспечения эффективного и прозрачного процесса?
- **Какие существуют варианты координации работы с соседними Управлениями и другими (региональными, национальными, соседними) транспортными операторами?**
- **Какой тип организационной структуры** требуется для принятия решений?
  - Какие комитеты необходимо создать? Какой выбирается метод работы (круглый стол, рабочие группы)? Как часто будут заседать комитеты?
  - Кто войдет в состав таких комитетов (политики/специалисты)? Будут ли на заседания допускаться только участники, или также будут приглашаться гости (например, из соседних Управлений транспорта)? Сколько участников будет в каждом комитете?
- **Какие следует выбрать методы принятия решений?**
  - Структура и иерархия принятия решений?
  - Какие решения принимаются консенсусом? Какие решения принимаются простым большинством? Как будут распределены права голоса?

**Финансирование и выделение государственных средств**

Существуют различные финансовые ресурсы; вместе с тем, существует и множество способов их использования: субсидии, тарифная политика, налогообложение и т.д. При создании Управления транспорта, необходимо будет принять ряд решений о том, каким образом будет обеспечиваться достаточная финансовая автономность Управления, а также, каким образом местные власти будут принимать решения по вопросам мобильности за счет своих собственных финансовых ресурсов. Необходимо рассмотреть следующие пункты:

- **Как и на каком институциональном уровне** (местном, региональном, национальном?) будут выделяться инвестиции на общественный транспорт и субсидии на покрытие эксплуатационных издержек? Кто и какое государственное

учреждение будет принимать решения и проводить голосование по бюджету Управления транспорта?

- **Какие финансовые ресурсы будут иметься в распоряжении Управления** (доходы от оплаты за проезд и/или доходы розничной сети и т.д.) и как они будут собираться? Следует ли Управлению транспорта или другому государственному органу разрешить сбор специального налога (например, с предприятий, расположенных в зоне обслуживания транспортной сети, подчиненной Управлению, или с продаж на конкретной территории)?

- Какой орган будет принимать решения об уровне компенсаций? Кто будет принимать решения, и каким образом, по поводу принципа начисления и размера компенсаций? Кому будут принадлежать доходы/ресурсы? Каким образом они будут использоваться? Как Управлению транспорта следует собирать и распределять доходы от оплаты за проезд среди операторов, в зависимости от уровня услуг, предоставляемых каждым оператором в пределах географической территории? Каким образом будут приниматься решения относительно структуры тарифов и величины тарифов, и кем? Какие стимулы должны существовать для операторов, чтобы увеличивать доход, и какой автономностью должны они располагать?

Все эти вопросы, касающиеся финансирования, тесно связаны с тем, каким образом будут распределяться обязанности между органами власти и операторами, и, следовательно, с типом (-ами) договора (-ов), которые будут согласовываться между двумя сторонами.

Какими должны быть отношения между Управлением транспорта и оператором в отношении разделения обязанностей и задач между обеими организациями? Справедливое распределение возможностей и рисков между сторонами будет решающим фактором при согласовании этого разделения и распределения обязанностей. Принцип, который применяется здесь, состоит в том, что та сторона, которая принимает на себя возможности и риски, является стороной, которая, скорее всего, будет иметь возможность повлиять на них. Следующие вопросы следует рассмотреть в отношении **функций и ролей, которые Управлению и операторам следует осуществлять** в обеспечении услуг общественного транспорта, а также в отношении необходимой компетенции.

**Обязанности и задачи:  
проведение границы  
между Управлением и  
операторами**

- В какой мере существует естественное перекрытие между коммерческими интересами оператора, интересами граждан и интересами Управления?
- В какой мере можно сопоставить интересы Управления с интересами операторов?
- Какие интересы Управлений общественного транспорта и операторов вступают в конфликт друг с другом?



- Как лучше всего обеспечить возможность определения Управлениями общественного транспорта и операторами потребностей общественности в общественном транспорте, и как в достаточной мере удовлетворить этот спрос?
- Как убедиться в том, что оператор способен работать как коммерческое предприятие? Кроме прибыли, предпринимательство также предполагает принятие рисков и реагирование на изменяющиеся пожелания нынешних и потенциальных будущих клиентов.

После решения изложенных выше вопросов, должны быть подняты более конкретные и практические вопросы, касающиеся **распределения задач**:

- Каковы будут результаты поручения конкретной задачи Управлению или оператору, и в какой степени при этом будут удовлетворяться интересы общества?
- Обладает ли Управление или оператор умением и квалификацией для правильного выполнения этой задачи?
- Подпадают ли определенные задачи под компетенцию Управления или оператора естественным образом?

- Совместимо ли выполнение определенной задачи с интересами и целями Управления или оператора?

Эти вопросы поднимают проблемы, касающиеся выбора, и выбор потребуется делать неоднократно по ряду предметов; однако, на этот выбор также будут оказывать сильное влияние исторические, политические и социально-экономические предпосылки города. В результате, должны быть выработаны конкретные предложения, касающиеся выбора типа операторов и распределения обязанностей:

- Требуется ли Управлению транспорта учредить оператора, принадлежащего управлению?
- Должен ли такой оператор являться местной организацией, получившей прямой контракт, или внешним оператором (или несколькими операторами), выбранным по итогам соответствующего тендерного процесса? Будут ли операторы частными компаниями или местными государственными компаниями?
- Должно ли/может ли Управление транспорта быть акционером одного или нескольких местных государственных операторов?

Не существует единого определенного набора прав и обязанностей, и никто пока не изобрел самый лучший способ структурирования Управлений транспорта. Скорее, существует широкий набор возможных вариантов того, как их можно организовать. Обычно, однако, предполагается, что политические деятели примут стратегические решения и, следовательно, определят основные цели сектора общественного транспорта в своей местности. В этом контексте, правильно позиционируемые Управления транспорта могут помочь воплотить управляемые политиками транспортные стратегии на практике, а также определить уровни спецификации обслуживания и требования (так называемые тактические решения). Наконец, операторы должны предоставлять услуги в соответствии с этими требованиями к качеству услуг, а в конкретном случае с сокращением государственного участия, соответственно должна быть рассчитана финансовая компенсация. Решения на этих различных уровнях изображены на пирамиде ниже (рисунок 2). Кроме того, необходимо подчеркнуть, что задачи должны быть приведены в соответствие с ролями и обязанностями.



Рисунок 2

На финальном этапе процесса, обязанности оператора и Управления будут изложены в официальном контракте, который и будет регулировать действия сторон.

**Использование контрактов** Этот контракт можно считать инструментом мониторинга производительности для регулирования сети общественного транспорта, и целью его является разделение ответственности между всеми партнерами и сосредоточение на соответствующих результатах. Контракт устанавливает новые отношения между Управлением транспорта и операторами, и является инструментом контроля за реализацией совместно составленных политик, с учетом комплексной политики мобильности, потребностей клиентов, повседневных практических вопросов и экономических изменений, ставя своей целью дальнейшее повышение качества услуг и производительности.

Тип контракта зависит от распределения рисков и ответственности между договаривающимися сторонами. Он демонстрирует готовность Управления транспорта сохранять влияние на принимаемые решения и нести отраслевые и/или коммерческие риски, или оставить определенные обязанности операторам (рисунок 3). Этот выбор в значительной степени связан с местными политическими и финансовыми предпосылками.

Рисунок 3

Контракт	Контракт на управление		Валовая стоимость контракта		Чистая стоимость контракта	
	Транспортное управление	Оператор	Транспортное управление	Оператор	Транспортное управление	Оператор
<b>Отраслевой риск (затраты)</b>	✓			✓		✓
<b>Коммерческий риск (прибыли)</b>	✓		✓			✓

При выборе типа контракта также следует решить следующие вопросы:

- Нужно ли внести в контракт пункты со скользящей шкалой, в результате чего Управление транспорта частично будет нести риск роста цен на факторы производства оператора (например, на энергию или затраты на персонал)?
- Какой режим контроля качества и подход к управлению следует принять в договорных отношениях между Управлением и операторами? Нужно ли ввести стимулы для повышения качества на основании измерения показателей пороговых значений качества, которые должны достигаться в обязательном порядке, с системой бонусов/штрафов, в зависимости от фактических результатов оператора?
- Должно ли Управление транспорта согласовывать одинаковые договорные обязательства с каждым оператором, или же ему следует менять свои ожидания в соответствии с обязанностями оператора и желаемым уровнем обслуживания? Здесь может быть полезно подчеркнуть, что, с точки зрения клиента, услуга рассматривается как один цельный пакет, независимо от договорных отношений между Управлением и ее оператором (-ами).

Как только обязанности будут переданы новой организации, и она **Оценка** утвердит свои позиции и полномочия, можно будет приступить к оценке того, насколько Управление транспорта способствует реализации политических целей на практике, и необходимы ли по-прежнему (или станут в будущем) дальнейшие изменения, в рамках общей оценки политики для транспортного сектора.

**Дополнительные  
источники информации**

Для получения более подробной информации о работе и видах Транспортных управлений рекомендуем ознакомиться со следующими публикациями MCOT:

- ['A Market in Motion'](#) («Рынок в движении»), опубликованный Комитетом Органов Власти MCOT. [www.uitp.org/publications/index2.cfm?id=7#AMM](http://www.uitp.org/publications/index2.cfm?id=7#AMM);
- ['A One-Stop Approach to Mobility: The Challenge of Integration'](#) («Единый подход к мобильности: проблемы интеграции»), в котором представлены различные варианты интеграции наряду с примерами передового опыта.  
[www.uitp.org/publications/index2.cfm?id=7#OSA](http://www.uitp.org/publications/index2.cfm?id=7#OSA);

[The Organising Authorities Mission Statement](#) («Описание миссии органов власти»), в котором описывается дополнительный вклад Управления транспорта в цепочку поставок транспортных услуг.

[www.uitp.org/Public-Transport/organising-authorities/files/MissionStatementOAs.pdf](http://www.uitp.org/Public-Transport/organising-authorities/files/MissionStatementOAs.pdf)

Пройдите по ссылке [www.uitp.org/Public-Transport/organising-authorities/index.cfm](http://www.uitp.org/Public-Transport/organising-authorities/index.cfm), чтобы получить доступ к информации о Комитете Органов Власти MCOT и по ссылке [www.uitp.org/advocacy/public\\_transport.cfm](http://www.uitp.org/advocacy/public_transport.cfm) для получения информации о стратегии MCOT PTx2.

# Обзор примеров практической реализации

## **Consortio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) – Мадридский региональный транспортный консорциум**

Мадрид, Испания

Мадридский регион состоит из 179 муниципалитетов с общей численностью населения более 6,3 млн. человек, а также города Мадрид, столицы Испании, с населением 3,3 млн. жителей. Региональный транспортный консорциум (CRTM) начал свою деятельность в 1986 году, в его обязанности входит предоставление услуг общественного транспорта на территории всего региона и связанных 179 муниципалитетов.

Консорциум отвечает за планирование инфраструктуры общественного транспорта, создание интегрированной системы тарифов, планирования и координации услуг общественного транспорта, и формирование общего имиджа общественного транспорта.

Мадридская система общественного транспорта состоит из 13 линий метро, более 680 городских и пригородных автобусных маршрутов, 4 легкорельсовых линий и 8 пригородных железнодорожных линий. Операторами метро и городской автобусной сети являются две крупные государственные компании: «Metro de Madrid» и «EMT», соответственно, тогда как большинство пригородных маршрутов обслуживается частными компаниями. Пока что, в юрисдикцию Консорциума не входят пригородные сети, хотя существует соглашение об использовании общего проездного билета. Консорциум покрывает операционные расходы государственных компаний и предоставляет компенсацию частным перевозчикам, работающих на пригородных автобусных маршрутах.



Помимо прочего, Консорциум приложил значительные усилия к обеспечению эффективного взаимодействия различных видов транспорта и доступной мобильности. Примером этого может служить обширная программа развязок, которую CRTM разработал с целью объединения терминалов пригородных автобусных маршрутов каждого коридора.

Вскоре CRTM будет праздновать свое 25-летие, как прежде, ставя во главу угла пассажиров, о чем свидетельствует девиз: «Мы привозим людей друг к другу».

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.ctm-madrid.es](http://www.ctm-madrid.es)**

## **Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) – Гамбургское управление общественного транспорта**

Гамбург, Германия



Гамбургский регион занимает площадь порядка 8,6 квадратных километров, и 3,4 млн. жителей считают его своим домом. На территории этого региона функционирует очень плотная сеть городского и пригородного общественного транспорта (автобус, метро, пригородные поезда «S-Bahn», региональные железнодорожные и паромные линии). Десять муниципальных администраций региона, включая муниципалитеты города Гамбург,

земель Шлезвиг-Гольштейн и Нижней Саксонии, а также семи округов, являются управлениями/администрациями местного общественного транспорта в Гамбургском регионе.

Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) - Гамбургское управление общественного транспорта - было основано в 1965 году четырьмя перевозчиками с целью обеспечения всех, независимо от того, где они живут, привлекательным и доступным обслуживанием. Таким образом, HVV обеспечивает полную интеграцию услуг общественного транспорта в Гамбургском регионе и является «единым лицом для клиента» (весь транспорт представляет одна организация). Это управление стало первой интегрированной организацией в мире. В этой роли, HVV осуществляет руководство и управление от имени муниципальных администраций региона и координирует услуги 31 перевозчика. Контракты на предоставление услуг частично заключаются на тендерной основе, а частично - напрямую. В задачи HVV входит планирование сетей сообщения и расписаний движения по городу и региону, поддержание работы системы единой тарификации и продажи билетов, маркетинг брэнда «HVV», а также работа по информированию пассажиров обо всех имеющихся видах общественного транспорта. Кроме того, HVV обеспечивает интеграцию между службами общественного транспорта и городского планирования. С 1995 года, упомянутые десять муниципальных администраций региона стали акционерами HVV. Политика HVV несомненно способствовала формированию системы общественного транспорта, ориентированной на благополучие клиентов, и постоянному росту числа пассажиров.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.hvv.de](http://www.hvv.de)**

## Transport for London (TfL) – Управление «Транспорт для Лондона»

### Лондон, Великобритания



Созданное в 2000 году и заменившее собой раздробленную систему управления и ответственности, Управление «Транспорт для Лондона» (TfL) представляет собой единый интегрированный орган, учрежденный законодательно и ответственный за транспортную систему Лондона, имеющий целостное видение транспортных потребностей города. Под юрисдикцию «TfL» подпадает область администрации Большого

Лондона, а это значит, что Управление ежегодно обслуживает 7,6 млн. жителей, 330 тысяч предприятий и 30 миллионов приезжих. Сумма годовых расходов, составляющая примерно 9 млрд. фунтов, покрывается за счет тарифов (37%), государственных субсидий (37%), займов (14%), штрафов за пробки (5%), а также из других источников, таких как реклама и аренда (7%).

Роль «TfL» состоит в осуществлении скоординированного планирования и реализации транспортных политик и услуг в Лондоне. Эта работа выполняется для поддержки и в полном соответствии со стратегией мэра Лондона по транспорту и городскому землепользованию, известной как «План Лондона». Цели «TfL» в отношении транспортного сектора Лондона делятся на три основные категории: поддержка экономического развития путем эффективного управления транспортной сетью и предоставления необходимых инвестиций; мероприятия по борьбе и адаптации к изменению климата и улучшению экологии; а также увеличение социальной интеграции путем повышения доступности, комплексности и безопасности транспорта.

Управление «TfL» приняло прагматический подход к предоставлению транспортных услуг в Лондоне. Тогда как «London Underground» (лондонское метро), функционирует в виде службы под руководством самого Управления, автобусные перевозки в Лондоне, к примеру, передаются по тендеру частным перевозчикам, работающим в режиме строгого контроля со стороны «TfL». «TfL» использует процесс конкурсного тендера и для выбора поставщиков других транспортных услуг, таких как «Docklands Light Railway» (легкорельсовый транспорт для доков) и «London Overground» (Лондонская система надземных пригородных поездов). «TfL» также поддерживает пригородные речные перевозки, выдает лицензии лондонским черным такси и мини-такси, несет ответственность за стратегические автодороги Лондона, включая все дорожные сигналы в Лондоне, а также способствует продвижению инициатив велосипедного и пешеходного движения, таких как схемы «Barclays Cycle Hire» (аренда велосипедов от «Barclays») и «Cycle Superhighway» (велосипедная магистраль), а также инициативы «Legible London» (понятный Лондон).

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk)**

Администрация провинции Гелдерланд является демократическим (избираемым напрямую) органом управления со своим собственным налоговым режимом, и занимает промежуточное положение между национальным уровнем и уровнем муниципалитетов. Администрация управляет общественным транспортом на территории, где проживает 1,2 миллиона человек. Сеть общественного транспорта – комбинированная, транспортный парк состоит из поездов и автобусов, предоставляющих услуги скоростного и регионального сообщения, региональных такси и системы местных автобусов.



Администрация провинции осуществляет целый ряд функций, работая с такими вопросами, как территориальное планирование, дорожное движение и транспорт, экономика, окружающая среда, социальное благополучие и муниципальное финансирование. Она выполняет организационные функции в сфере общественного транспорта в регионе, выдает субсидии и лицензии, а также обладает полномочиями по законоприменению

различных законодательных актов, в тех случаях, когда выступает компетентным органом.

Службы общественного транспорта находятся в ведении частных компаний, работающих по контрактам, которые предоставляются по результатам конкурентных тендеров и связывают обе стороны. Два вида услуг были отданы частным компаниям по контрактам на чистую стоимость, что дает перевозчикам больше возможностей действовать. Коммерческий риск (в отношении доходов) несет перевозчик, что поощряет его к инновациям. Таким образом, перевозчики имеют право свободно внедрять столько инноваций, сколько они захотят, пока эти инновации оказывают положительное влияние и улучшают службы общественного транспорта.

Что касается стратегических целей – они уже более конкретны и ориентированы на среднесрочную перспективу. С одной стороны, они проистекают из политики правительства, и здесь задачей администрации провинции является обеспечить претворение этой политики в конкретные мероприятия, а с другой стороны - эти мероприятия и цели оказывают влияние на работу общественного транспорта, и здесь требуется приложение усилий со стороны перевозчиков. Большинство конфликтов интересов и сложностей в отношениях между органами власти и перевозчиками возникает на этом уровне. Кроме того, следует упомянуть, что некоторые аспекты предоставления услуг сформулированы на основе политик в таких сферах, как финансы, экономика, экология и рынок труда.

**Для связи, пишите по адресу: [t.spaargaren@prv.gelderland.nl](mailto:t.spaargaren@prv.gelderland.nl) или посетите веб-сайт: [www.prv.gelderland.nl](http://www.prv.gelderland.nl)**

**Recife State Transport Consortium –Транспортный консорциум штата Ресифи**

**Ресифи, Бразилия**



Транспортный консорциум штата Ресифи обслуживает 14 муниципалитетов с населением 3,7 млн. жителей, и в настоящее время принадлежит штату Ресифи и муниципалитетам Ресифи и Олинда. Остальные 12 муниципалитетов подписали письма о намерениях, ясно выразив желание внести свой вклад в данный процесс. Система осуществляет перевозку порядка 1,8 миллиона пассажиров в день по 382 маршрутам с

помощью зарегистрированного транспортного парка из 2900 автобусов. В штате данного органа работает 1100 человек.

Консорциум отвечает за планирование и управление общественным транспортом в регионе, а также за обеспечение качества и предоставление обслуживания для всех. Он планирует и определяет сеть маршрутов, а также отвечает за политику компенсаций, выполняет надзорные функции и отвечает за работу общественного транспорта. Услуги метро предоставляются федеральной компанией, которая также предоставляет инфраструктуру, землю, подвижной состав и станции. В этой области действующего контракта с Консорциумом нет, за исключением тех станций, где система метро интегрирована с сетью автобусного сообщения. Контракты на предоставление услуг автобусов заключаются Консорциумом с 17 частными перевозчиками напрямую, при этом в обязанности Консорциума также входит осуществление контроля и своевременное обновление контрактов. Компании, превышающие цели производительности, получают бонус, который может достигать до 3% от дохода всей системы за данный период. С 2011 года должна быть внедрена система конкурсных тендеров. В дополнение к этому, 74 владельца специальных разрешений (физические лица) оказывают дополнительные транспортные услуги. Недавно были разработаны проекты строительства выделенных транспортных коридоров и модернизации дорог, с тем чтобы приоритет отдавался автобусам.

Ресурсы на финансирование системы поступают исключительно от продажи билетов. Для инвестиций в развитие инфраструктуры (строительство терминалов, выделенных полос для автобусов и т.д.) ресурсы предоставляются правительствами штатов и федеральным правительством.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.granderecife.pe.gov.br](http://www.granderecife.pe.gov.br)**

## **Budapest Transport Association (BTA) – Транспортная ассоциация Будапешта**

### **Будапешт, Венгрия**

Транспортная ассоциация Будапешта (BTA) является независимым органом, принадлежащим, соответственно, муниципалитету г. Будапешт, национальному правительству Венгрии и округу Пешт, все из которых владеют равными долями в одну треть. Сфера ее компетенции охватывает весь муниципальный район Будапешта с общей

численностью населения 2 897 317 человек (из них 1 702 279 человек в самом г. Будапешт). Основные функции ВТА состоят в составлении расписаний движения и информировании пассажиров, а также в комплексном управлении тарифами и финансовыми компенсациями потерь доходов в результате внедрения в Будапеште интегрированных сезонных абонементов. Местные перевозчики по-прежнему выполняют большую часть обязанностей и обладают компетенцией в отношении установки тарифов и определения расписаний движения; при этом окончательное решение принимается соответствующими муниципалитетами. Однако эта ситуация скоро изменится, так как создается новый местный орган, который будет заниматься организационными вопросами и называться «Центр транспорта Будапешта». Региональные транспортные компании также готовят свои расписания движения, которые подают на утверждение Министерству транспорта, организовавшему свои региональные Управления транспорта для координации региональных расписаний, предложенных перевозчиками и муниципалитетами. Таким образом, ВТА, организованная министерством и муниципалитетом Будапешта, обладает компетенцией только по подготовке таких решений в случаях, когда местные и региональные службы где-либо соединяются или работают параллельно.



До сих пор, контракты с перевозчиками заключались без тендера напрямую, однако действующие контракты истекнут через определенный период времени, после чего могут быть введены тендерные процедуры. В противном случае, если это еще не сделано, местные компании станут перевозчиками при местных муниципалитетах (в зависимости от решения местных властей). Бюджет ассоциации составляет порядка 1,1 млн. евро,

что покрывает операционные расходы транспортной ассоциации.

**Для связи, пишите по адресу: [info@bksz.hu](mailto:info@bksz.hu) или посетите веб-сайт: [www.bksz.hu](http://www.bksz.hu)**

## **Regional Transport Authority (RTA) – Региональное транспортное управление/администрация**

### **Чикаго, Соединенные Штаты Америки**



Региональное транспортное управление/администрация Чикаго (RTA) осуществляет функции надзора за финансами и планированием всех операций в секторе общественного транспорта Чикаго, обеспечивая два миллиона поездок в день. Территория обслуживания RTA включает в себя шесть округов в северо-восточной части штата Иллинойс с населением восемь миллионов человек.

В 1983 году были внесены поправки в закон об RTA, согласно которым создавалось три Службных Комитета: 1) «Chicago Transit Authority» (CTA) – Чикагское управление транзита, предоставляющее услуги автобусных перевозок и скоростного сообщения в основном в пределах города Чикаго, 2) «Pace Suburban Bus» - Служба скоростных пригородных автобусов, предоставляющая автобусное сообщение, в основном, в пригородных районах за пределами города Чикаго в шести округах, и 3) «Metra», обеспечивающая работу системы пригородных железных дорог одиннадцати радиальных линий, сосредоточенных в коммерческом и культурном центре Чикаго. Каждый Службный Комитет определяет свои собственные уровни обслуживания, тарифы и операционную политику. RTA обеспечивает взаимодействие различных видов транспорта и комплексное информирование о поездках на региональном уровне, а также способствует развитию сотрудничества между перевозчиками, некоторые из которых работают по системе единого интегрированного билетирования и тарификации. Заключение контрактов с перевозчиками происходит прямым методом; тендера проводятся на некоторые дополнительные услуги.

RTA имеет право вводить налоги в регионе и выпускать долговые обязательства, и отвечает за распределение федеральных, государственных и местных фондов для финансирования капитальных и текущих потребностей общественного транспорта в регионе. Совет директоров RTA обязан принимать годовой бюджет для каждого Службного Комитета. В общей сложности, 50 процентов операционных затрат системы должно покрываться за счет оплаты за проезд и других доходов, создаваемых системой. RTA также предоставляет льготные тарифы для пенсионеров и инвалидов, а также поддерживает функционирование Центра информации для путешественника. RTA и Агентство муниципального планирования Чикаго (СМАР) являются двумя государственными органами, наделенными региональными полномочиями. В партнерстве с RTA, СМАР осуществляет функции регионального планирования землепользования, а также готовит прогнозы по населению, занятости и пользованию транспортом.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.rtachicago.com](http://www.rtachicago.com)**

## **Управление «CENTRO»**

### **Бирмингем, Великобритания**



«Centro» - Управление и администрация пассажирского транспорта Уэст-Мидлендс поощряет и развивает общественный транспорт по всей территории Уэст-Мидлендской метрополии. Численность населения Уэст-Мидлендс составляет порядка 2,7 миллиона человек, включая Бирмингем, с населением 1 млн. человек. Управление «Centro» действует от имени семи районных советов. Эти районы совместно составляют

Уэст-Мидлендскую метрополию. Целями Управления является совершенствование и развитие автобусных, легкорельсовых и ширококолейных железнодорожных перевозок.

Каждый районный совет направляет в Управление местных выборных представителей, которые совместно устанавливают политику и бюджет Администрации (в штате примерно 350 человек).

«Centro» несет ответственность за разработку Уэст-Мидлендской местной транспортной стратегии и плана реализации. Этот план определяет долгосрочные приоритеты для общественного транспорта и инициативы по автодорогам, основанные на убедительных доказательствах гарантированного финансирования в будущем. «Centro» работает в нерегулируемом рынке, поэтому услуги предоставляются путем работы в партнерстве с перевозчиками сектора общественного транспорта, в число которых входит 68 автобусных компаний, крупнейшей из которых является «National Express West Midlands», с целью предоставления услуг общественного транспорта мирового класса. «Centro» предоставляет инфраструктуру (автобусные остановки\станции, станции парковки и пересадки на общественный и железнодорожный транспорт), местные власти осуществляют модернизацию автодорог, а перевозчики предоставляют услуги в партнерстве с «Centro», чтобы удовлетворить потребности потребителей. Другие его ключевые функции состоят в продвижении внедрения системы общественного транспорта «Network West Midlands» («Сеть Уэст-Мидленда») посредством скоординированного маркетинга, информирования и билетирования, включая распространение смарт-карт и управления льготными схемами пользования транспортом. Для обеспечения хорошего доступа для всех, «Centro» также субсидирует автобусные службы на основании конкурсных торгов. Спектр услуг определяется «Centro» на основании социальных нужд региона и стандартов доступа к автобусному сообщению. Существуют и другие инициативы, целью которых является поддержка безработных людей для получения ими доступа к рабочим местам, предоставление услуг по требованию для инвалидов и поощрение более разумного пользования транспортными услугами посредством программы «Travelwise» (путешествуй с умом).

Ответственность за Местный транспортный план требует комплексного транспортного планирования и координации развития транспортного сектора с планированием землепользования, жилищного строительства и специальных зон. «Centro» является советником при районных советах, помогая планировать политику и сферы деятельности для обеспечения постоянной координации и эффективного предоставления услуг общественного транспорта.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.centro.org.uk](http://www.centro.org.uk)**

## **Agence Métropolitaine de Transport (AMT) – Муниципальное транспортное управление/агентство**



**Монреаль, Канада**

Agence Métropolitaine de Transport (AMT) – это транспортное управление г. Монреаль и его региона, под юрисдикцию которого подпадает 84 муниципальных района и 3,5 млн. человек.

Его штат составляет 300 человек.

Миссия АМТ – увеличение доли услуг общественного транспорта для повышения мобильности в наиболее загруженной метрополии региона. АМТ является прямым оператором пригородных поездов и некоторых региональных автобусных маршрутов, а также в его ведении находится 30 тысяч бесплатных парковок. За работу общественного транспорта несут ответственность еще 16 частных и государственных компаний, включая три крупные госкомпании в городе Монреаль (STM, RTL и STL). Они самостоятельно планируют свой уровень сервиса. Частные перевозчики обычно работают за пределами (или из-за пределов) Монреаля; контракты им присуждаются по результатам конкурентных тендеров.

АМТ отвечает за планирование, координацию, интеграцию и продвижение использования общественного транспорта, в тесном сотрудничестве с транспортными операторами: Квебекским Министерством транспорта и местными органами власти в столичном районе. АМТ разрабатывает стратегический план для метрополии, в котором представляется комплексное видение региональной мобильности. АМТ получает доход в виде налогов на номерные знаки, бензин и имущество, а также доход от продажи билетов, и перераспределяет средства в соответствии с правилами, установленными интегрированной системой управления тарифами. АМТ несет ответственность за информирование пассажиров на региональном уровне, управляет региональными инвестиционными проектами, такими как развитие сетей пригородных поездов, метро, строительство терминалов, парковок, станций и т. д., и, помимо работы с общественным транспортом, в его функции также входит улучшение автодорог в метрополии.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.amt.qc.ca](http://www.amt.qc.ca)**

## **Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA) – Управление транспорта района метрополии Лагоса**

### **Лагос, Нигерия**

Под юрисдикцией Управления транспорта района метрополии Лагоса (LAMATA) находится территория городских поселений с населением порядка 15 миллионов жителей. Управление транспорта – это полуавтономное учреждение со штатом 111 человек, полностью принадлежащее правительству штата Лагос (LASG). Три перевозчика оказывают услуги автобусных перевозок и скоростного автобусного сообщения, из них один перевозчик – государственный, а два – частных, контракты которым присуждаются на основе конкурсных тендеров. В дальнейшем планируется расширение скоростного автобусного сообщения, легкорельсового транспорта и водного сообщения. В дополнение к этому, большая доля рынка принадлежит неофициальному общественному транспорту (представленному, например, частными микроавтобусами), которые не подпадают под юрисдикцию LAMATA.

В полномочия Управления LAMATA входит развитие инфраструктуры для автодорог общественного транспорта (скоростного автобусного сообщения), мероприятия по развертыванию и поддержанию Системы управления дорожным движением (TSM), включая закрепление приоритета за общественным транспортом и организацию пассажирских

пересадочных терминалов. В настоящее время в стадии разработки находятся системы интегрированного управления тарификацией, билетирования и информирования о транспортной системе. Управление также несет ответственность за планирование, лицензирование и регулирование общественного транспорта. Частные перевозчики отвечают за приобретение подвижного состава, его эксплуатацию и техническое обслуживание. Через правительство штата, организация осуществляет внедрение и реализацию правил системы скоростного автобусного сообщения.



Помимо работы общественного транспорта, на Управление LAMATA также возложены обязанности по обслуживанию сети автодорог и управлению дорожным движением (переходы, дорожные знаки, светофоры и т.д.). В качестве координирующего органа для всех транспортных предприятий в Лагосе, Управление LAMATA осуществляет взаимодействие с другими министерствами, включая Министерство транспорта,

Министерство работ и инфраструктуры, Министерство территориального планирования и городского развития, Министерство окружающей среды и Агентство по управлению дорожным движением.

Управление LAMATA не предоставляет финансирование на приобретение автобусов или операционные нужды – это финансирование предоставляется за счет частных инвесторов путем банковских займов и продажи билетов, соответственно. Инфраструктура финансируется за счет правительства штата Лагос по бюджетным проектам, а также за счет Всемирного банка, кредитов и взносов других штатов, сборов за лицензии и франчайзинг, доходов от продажи тендерной документации и комиссионных сборов от продажи билетов. На сегодняшний день, Управление LAMATA также осуществляет управление средствами, собираемыми в форме так называемой «платы владельцев автомашин» (всех типов транспортных средств), из которых 50% выделяется на обслуживание инфраструктуры общественного транспорта.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.lamata-ng.com](http://www.lamata-ng.com)**

## **Taipei City Department of Transportation – Департамент транспорта города Тайбэй**

### **Тайбэй, Тайвань**



Располагая штатом порядка 1200 человек, Департамент транспорта города Тайбэй отвечает за мобильность в пределах городской территории с населением 2,61 млн. человек. В городе Тайбэй существует 15 частных автобусных компаний, все из которых прошли процесс утверждения Департаментом транспорта города Тайбэй. Все новые

маршруты определяются Департаментом путем объявления тендеров. Автобусные компании работают самостоятельно, однако Департамент имеет полномочия по организации автобусных маршрутов, а также субсидирует часть тарифов, в частности, для детей, инвалидов и пожилых людей. Taipei Rapid Transit Corporation (TRTC) – Тайбейская корпорация скоростного сообщения – имеет разрешение городских властей на эксплуатацию 90,5 км линий метро, которые пронизывают город и окрестности. TRTC работает как частная компания, однако все политики диктуются городским правительством. Как таковой, Департамент транспорта города Тайбэй осуществляет регулирование маршрутов городских автобусов, устанавливает тарифы в городском автобусном транспорте и выдает субсидии, и контролирует работу метро.

Правительство города Тайбэй совместно с операторами метро и автобусными перевозчиками, крупными банками и ИТ-компаниями разрабатывает систему EasyCard. Это система смарт-карт, которая позволяет своим владельцам с помощью единой карты осуществлять платежи за пользование транспортом и автостоянками в ведении правительства города Тайбэй, оплачивать вход в парки и живописные районы, а также совершать покупки на небольшие суммы в магазинах.

Полномочия Департамента выходят за пределы только лишь организации и управления общественным транспортом – они также включают в себя управление дорожным движением и управление парковками. Учитывая тот факт, что Департамент транспорта города Тайбэй принадлежит правительству города Тайбэй, финансовые ресурсы целиком поступают из ежегодного бюджета правительства города.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.dot.taipei.gov.tw](http://www.dot.taipei.gov.tw)**

### **Управление «ROPID», Прага, Чешская Республика**



Управление «ROPID» - Региональный организатор интегрированной транспортной системы города Прага – представляет собой муниципальный орган, основанный в 1993 году городом Прага, под юрисдикцию которого подпадает 318 муниципалитетов с населением порядка 1,2 миллиона человек в самой Праге, и в общей сложности 1,7 миллиона человек в регионе в целом. Замысел города при создании этого управления состоял в реагировании на текущие социальные и экономические изменения путем создания современной интегрированной системы общественного транспорта в городе и его окрестностях. Управление «ROPID» работает с сетями автобусного и трамвайного сообщения, метро и паромов, а также с сетями сообщения пригородных поездов и автобусов в более

широком контексте пражского региона. Пражская компания общественного транспорта (PPTC) является основным перевозчиком в городе и оператором метро, трамваев и 90% городских автобусов, тогда как доля его транспорта в составе пригородных автобусов составляет лишь 10%. Чешская железная дорога является государственной компанией,

которой принадлежит 99% всех региональных поездов. Остальные автобусы и поезда находятся в ведении частных компаний.

Управление «ROPID» предоставляет перевозчикам субсидии на операционные расходы, но не на финансирование инфраструктуры (390 млн. евро/год). Как таковое, Управление «ROPID» отвечает за управление и контроль выполнения договоров от имени города Прага, а также обеспечивает соблюдение критериев качества. Контракты пока не присуждаются на основе конкурсных торгов (хотя это планируется), но все перевозчики связаны с Управлением договорными соглашениями.

Управление «ROPID» поддерживает работу единой системы информации о поездках для пассажиров, а также обладает полномочиями в области планирования работы сети для всех перевозчиков, включая составление расписания для некрупных перевозчиков и предписание обязательных интервалов движения и остановок для крупных перевозчиков. Несмотря на то, что интегрированную структуру тарифов устанавливает «ROPID», доход от продажи билетов получает основной перевозчик, «PPTC», который и перераспределяет этот доход среди перевозчиков (по указаниям Управления «ROPID»)

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)**

### **Land Transport Authority (LTA) – Управление наземного транспорта, Сингапур**



Управление наземного транспорта (LTA) является законодательно учрежденным органом при Министерстве транспорта Сингапура. В штате этого учреждения работает 4000 человек, а под его юрисдикцию подпадает городская территория с населением порядка 5 млн. человек. LTA является компетентным органом по широкому кругу вопросов, связанных с мобильностью: разработка всех стратегий наземного

транспорта; интеграция транспортного планирования с землепользованием; планирование, проектирование и разработка системы скоростного сообщения (RTS); продвижение концепции общественного транспорта, включая информирование в режиме реального времени; регулирование услуг общественного транспорта; планирование, проектирование и развитие системы билетирования в общественном транспорте; а также централизованное планирование сетей автобусного сообщения.

Что касается организации общественного транспорта, LTA выдает лицензии перевозчикам в секторе общественного транспорта, некоторым из которых такие лицензии предоставляются напрямую, а некоторым - на конкурсной основе. Услуги всей системы скоростного сообщения (RTS) и общественного автобусного сообщения предоставляют две компании, зарегистрированные на фондовой бирже. Кроме того, эти компании предоставляют услуги приоритетного автобусного сообщения, которое также регулируется LTA.

LTA способствует интеграции использования различных видов транспорта и, таким образом,

также отвечает за планирование, проектирование и разработку дорожной инфраструктуры и системы управления дорожным движением, а также за поддержание дорожной инфраструктуры и систем, регулирующих вопросы частной собственности и использования транспорта, за управление объектами велосипедной инфраструктуры и обеспечение работы и партнерства с населением. Годовой бюджет Управления устанавливается центральным правительством Республики Сингапур.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.lta.gov.sg](http://www.lta.gov.sg)**

### **Управление «Translink», Ванкувер, Канада**



Управление «Translink» является региональным Управлением транспорта, отвечающим за метрополию города Ванкувер, на территории которой проживает порядка 2,2 миллиона жителей и работает 22 местных органа власти. Это Управление является независимым государственным органом и отвечает за широкий спектр транспортных услуг. Оно предоставляет услуги автобусного, железнодорожного и пассажирского

паромного сообщения в регионе, и поддерживает партнерские отношения со всеми уровнями власти по крупным капитальным проектам. В обязанности Управления за пределами системы общественного транспорта входит поддержание основной сети автомобильных дорог (2 200 км дорог и мостов региональной значимости), проверка транспорта на содержание выхлопов, управление спросом на услуги транспорта (что включает в себя управление парком частных автомобилей и микроавтобусов; реализацию программы проездных билетов от работодателей и для студентов колледжей и университетов; услуги организации совместных поездок на частных авто) и социальные перевозки престарелых и инвалидов.

Управление «Translink» работает как орган планирования и финансирования. Все услуги в транспортном секторе предоставляются либо дочерними компаниями Управления, или подрядчиками. Управление «Translink» определяет маршруты и уровни обслуживания, и оплачивает услуги, предоставляемые дочерними компаниями и подрядчиками в соответствии с заранее определенными уровнями обслуживания. Управление «Translink» владеет всем подвижным составом и объектами; дочерние компании и подрядчики обеспечивают управление, эксплуатацию и техническое обслуживание. Контракты присуждаются частным компаниям по результатам тендера. В некоторых случаях, дочерние компании, полностью принадлежащие Управлению, сохраняют право первого отказа в отношении новых услуг (заключение прямых контрактов).

Управление «Translink» финансируется самостоятельно; источники финансирования включают в себя оплату за проезд, налог на имущество, налог на топливо, налог на парковку, доходы от рекламы и дорожные сборы (только новое строительство). Для основной сети автомобильных дорог, Управление предоставляет финансирование органам местного самоуправления, которые занимаются эксплуатацией, техническим обслуживанием

и модернизацией этих сетей автомобильных дорог. Управление частично покрывает затраты органов местного самоуправления на дорожные проекты. «Translink» также осуществляет собственные проекты, такие как проект строительства моста «Golden Ears Bridge» на сумму 1 млрд. канадских долларов.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.translink.com.au](http://www.translink.com.au)**

## **Greater Amman Municipality (GAM) – Муниципальная администрация Большого Аммана**

### **Амман, Иордания**



Под юрисдикцию муниципальной администрации Большого Аммана (GAM) подпадает площадь порядка 1680 квадратных километров с населением 2,6 миллиона человек. GAM осуществляет надзор за регулированием, планированием, мониторингом и субсидированием общественного транспорта в пределах своей юрисдикции. Пять частных перевозчиков обеспечивают регулярное автобусное сообщение (порядка 400 автобусов). Эти

услуги регулируются контрактами, которые присуждаются на основе конкурсных торгов. GAM планирует маршруты, определяет услуги и устанавливает тарифы, тогда как перевозчики разрабатывают оперативные планы во исполнение установленных требований, а также собирают оплату за проезд и распоряжаются доходами. Таким образом, GAM обеспечивает функционирование интегрированной системы общественного транспорта.

В дополнение к этому, лицензированный парк из порядка 350 частных микроавтобусов и 3250 маршруток предоставляет жителям Аммана услуги частного общественного транспорта. Тем не менее, в настоящее время разрабатывается ряд инициатив, таких как выделение государственных субсидий, для закрепления официальных условий работы этого сектора и организации работы этих транспортных средств по соглашениям о сотрудничестве.

GAM также приступила к внедрению полностью интегрированной системы скоростного автобусного сообщения в рамках обширного Генерального плана, ставящего своей целью интеграцию политики землепользования и сбалансированной и мультимодальной транспортной системы. GAM осуществляет прямое финансирование и строительство инфраструктуры скоростного автобусного сообщения и выбирает перевозчиков по результатам конкурсного тендерного процесса. Работы по строительству инфраструктуры начались в конце июня 2010 года. Контракт на управление службами будет связывать обе стороны, сбором доходов будет заниматься GAM, в рамках более широкого переходного периода с намерением применить эту политику и к другим перевозчикам. В настоящее время проводится анализ системы городского железнодорожного транзита по трем маршрутам общей протяженностью 42 км.

GAM отвечает за работу и управление всем дорожным движением, а также за планирование землепользования и выдачу разрешений. Продажа билетов и государственные субсидии являются основными источниками финансирования. В дополнение к этому, существует фонд общественного транспорта, который финансируется за счет регистрационных и лицензионных сборов, выплачиваемых отдельными перевозчиками.

Большинство функций GAM в отношении общественного транспорта выполняется Директоратом по управлению транспортом и дорожным движением, общая численность персонала которого составляет порядка 420 человек. В состав Директората входит три отдела: Отдел транспортного планирования, Отдел общественного транспорта и Отдел дорожного движения. В общей сложности, в GAM работает порядка 21 000 человек.

**Для связи, пишите по адресу: [ayman.smadi@ammancity.gov.jo](mailto:ayman.smadi@ammancity.gov.jo) или посетите веб-сайты: [www.ammancity.gov.jo](http://www.ammancity.gov.jo) и [www.ammancity.gov.jo](http://www.ammancity.gov.jo)**

### **Управление «Nantes Métropole», г. Нант, Франция**



Управление «Nantes Métropole» представляет собой государственную структуру метрополии и охватывает 24 муниципалитета, включая муниципалитет главного города Нант. Нантская сеть общественного транспорта, обслуживающая сообщество общей численностью 580 000 человек, состоит из трамваев, автобусов и линий скоростного автобусного сообщения. Управление «Nantes Métropole» имеет широкий спектр полномочий,

включая управление мобильностью, на которое выделено 59 сотрудников.

Если говорить исключительно об общественном транспорте, полномочия Управления «Nantes Métropole» включают в себя планирование, финансирование, проведение тендеров и заключение контрактов; развитие и поддержание эксплуатационной пригодности подвижного состава и инфраструктуры в сотрудничестве с перевозчиками; установление маршрутов, интервалов движения и тарифов; а также определение и мониторинг уровня качества. Особенность Управления «Nantes Métropole» состоит в том, что оно отвечает за абсолютно все вопросы мобильности, включая такие сферы, как планирование городской мобильности, управление дорожным движением, развитие автомобильных пулов, управление дорожным хозяйством общественных автодорог, стратегии продвижения велосипедного сообщения и политики по парковкам.

Ныне действует один 7-летний контракт, присужденный в результате тендера полугосударственной компании, места в правлении которой поровну занимают представители разделяют Управления «Nantes Métropole» и компании «Transdev». Управление финансирует инвестиционную программу (подвижной состав, инфраструктура) и обеспечивает финансовую поддержку операций. Перевозчик несет ответственность за определенный уровень качества и за достижение необходимого числа пассажиров, при этом

оба параметра устанавливаются Управлением.

Все текущие расходы, в главной части, покрываются за счет продажи билетов (37,4%) и специального налога на общественный транспорт, которым облагаются все фирмы, расположенные в зоне покрытия сети общественного транспорта, и который рассчитывается на основании общего фонда заработной платы (*Versement transport* на французском). Этот налог также используется для финансирования инфраструктуры и подвижного состава, в дополнение к финансовой поддержке со стороны региональной администрации и министерств, а иногда для этих целей также получают субсидии от европейских проектов.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.nantesmetropole.fr](http://www.nantesmetropole.fr)**

## **Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) – Дакарский исполнительный совет по городскому транспорту**

**Дакар, Сенегал**



Обеспечение мобильности для всех, по доступным ценам и в безопасных условиях – вот миссия CETUD (Дакарского исполнительного совета по городскому транспорту), определенная в свете высоких затрат, которые несет муниципалитет при неадекватной работе городского транспорта в Дакаре. Здесь играет роль целый ряд факторов:

конкурентоспособность национальной экономики, борьба с нищетой и продвижение политики социальной интеграции. CETUD, созданный в 1997 году, является плодом трехстороннего партнерства между национальным правительством, местными муниципалитетами и частным сектором. В штате этого транспортного органа, обслуживающего территорию с населением 2,2 миллиона жителей, работает около 30 человек. Функционируя под эгидой национального министерства, CETUD представляет собой орган организации и регулирования сектора городского транспорта в Дакаре, и как таковой несет ответственность за осуществление Программы улучшения городской мобильности (PAMU).

Рынок государственного общественного транспорта в Дакаре поделен между двумя государственными перевозчиками, «Dakar Dem Dikk» (DDD), занимающимся автобусными перевозками, и «Petit Train Bleu» (PTB) занимающимся эксплуатацией железнодорожной линии, и одним частным перевозчиком (AFTU); с CETUD эти компании связывают контрактные соглашения. Большая часть транспорта в городе представлена старыми микроавтобусами, принадлежащими частным перевозчикам, иногда являющимся членами AFTU, работающими неофициально и без обязательных договоров. Эти транспортные средства постепенно обновляются и интегрируются в AFTU в рамках общей инициативы официальной организации этого неформального сектора. Чтобы добиться этого, в настоящее время проводится работа по объединению независимых частных перевозчиков в Группы по

экономическим интересам, которые находятся под контролем AFTU. Официальное заключение таких соглашений позволяет частным перевозчикам получать доступ к субсидиям.

Финансовые ресурсы поступают из Фонда развития городского транспорта (FDTU) – оборотного фонда для обновления парка общественного транспорта и взаимных вкладов в виде сбережений и кредитов, предоставляемых перевозчиками. CETUD также получает государственные субсидии, а также финансовую поддержку от Международной ассоциации развития (Всемирный банк) и других иностранных агентств по развитию.

**Для связи, посетите веб-сайт: [www.cetud.sn](http://www.cetud.sn)**

## **Организация «Metlink Victoria Pty Ltd»**

### **Мельбурн, Австралия**



«Metlink» является лицом общественного транспорта в Мельбурне и регионе штата Виктория (под своим брендом «Viclink»), и представляет собой «единое окно» для получения полной и своевременной информации об услугах, тарифах и билетах.

«Metlink» помогает операторам общественного транспорта и правительству штата Виктория максимально увеличивать число обслуживаемых пассажиров и получаемые

доходы, и представляет собой форум для обсуждения отраслевых вопросов, влияющих на различные виды транспорта - железнодорожное, трамвайное и автобусное сообщение. Организация также анализирует потребности клиентов и предоставляет пакеты информации для клиентов и продукты, помогающие найти нужное место назначения.

Организация была официально создана в 2004 году в связи с повторным франчайзингом сети трамвайного и железнодорожного сообщения. «Metlink» эволюционировала из ряда организаций-предшественников, имевших более узкие роли, и управлявшихся и регулировавшихся иным образом, и имевших других владельцев. «Metlink» на пятьдесят процентов принадлежит нынешнему владельцу договора франшизы на поезда, и на 50 процентов – нынешнему владельцу договора франшизы на трамвайное сообщение. Организация действует на основании договора на предоставление услуг и финансируется, главным образом (70 процентов), за счет правительства штата Виктория; остальные 30 процентов средств поступают по соглашениям на предоставление услуг перевозчика с компаниями «Metro», «Yarra Trams» и «V/Line».

Мельбурн, столица штата Виктория – это город с низкой плотностью населения, где проживает всего четыре миллиона людей на более чем 2000 кв. км. Большинство людей проживает в самом г. Мельбурн, и лишь 1,4 млн. проживает в регионах штата Виктория.

«Metlink» ведет веб-сайт по всем видам транспорта, предоставляет услуги Call-центра,

цифровые продукты, онлайн-планирование поездки, услуги обратной связи с клиентами, проводит маркетинговые кампании, исследования и анализ, развешивает знаки и указатели, публикует сообщения и предоставляет другие информационные продукты для клиентов.

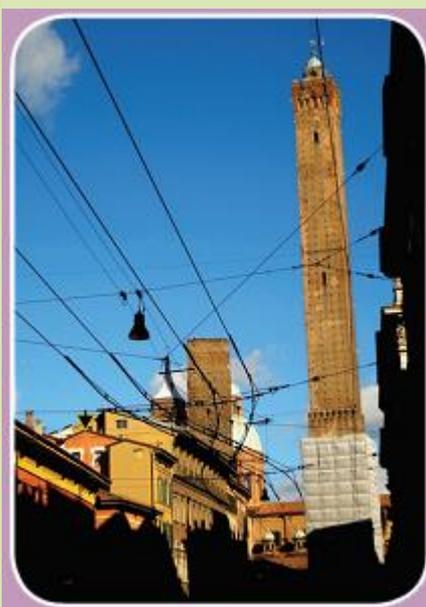
**Для связи, посетите веб-сайт: [www.metlinkmelbourne.com.au](http://www.metlinkmelbourne.com.au)**

## **Province of Bologna – Управление провинции Болонья**

### **Болонья, Италия**

Провинция Болонья – дом для почти миллиона жителей, 375 000 из которых проживает в главном городе. Каждый день, жители региона совершают порядка 2,5 миллионов поездок; 24% на общественном транспорте (из них 42% к центру города). Более 60% населения провинции, в том числе те, кто использует или может использовать автобусы, считают, что они могут доехать на автобусе во все точки, куда им требуется. В ведении администрации провинции находится 37,3 млн. километров служб общественного транспорта, где работает 1000 автобусов, перевозящих 112 млн. пассажиров. Средний уровень удовлетворенности составляет немногим более 7/10.

В соответствии с региональным законом Эмилия-Романья, было создано Управление общественного транспорта провинции. Это Управление, реализующее обязательства, принятые на себя местными органами, отвечает за организацию, финансирование, планирование и развитие общественного транспорта. В его собственности также находится инфраструктура, необходимая для управления общественным транспортом.



Управление присуждает два вида контрактов: контракты с чистой стоимостью на обслуживание, и контракты аренды, по которым перевозчикам предоставляется инфраструктура. Эти контракты были выставлены на тендер впервые, в соответствии с Регламентом ЕС 1370/07. Ранее практиковалось заключение семи контрактов напрямую, непосредственно с различными перевозчиками. Администрация провинции Болонья предоставляет каждому перевозчику более 100 млн. евро в год для выполнения обязательств по предоставлению услуг общественного транспорта; в дополнение к этому, каждый перевозчик получает почти 50 миллионов евро в год за счет продажи билетов.

С момента своего основания, Управление провинции Болонья неуклонно растет. В начале, его штат состоял из четырех сотрудников, в настоящее время он состоит из 10.

Полномочия, связанные с общественным транспортом, были делегированы Управлению всеми местными органами (60 на территории всей провинции). Из-за правовых ограничений, Управление провинции Болонья полностью принадлежит государству – главному городу Болонья (62%) и провинции (38%). Другие муниципалитеты не являются частью Управления, однако делегируют ему некоторые свои полномочия.

Для связи, пишите по адресу: [tommaso.bonino@srbologna.it](mailto:tommaso.bonino@srbologna.it) или посетите веб-сайт: [www.srbologna.it](http://www.srbologna.it)

## Предприятие «TRANSMILENIO S.A.»

### Богота, Колумбия

В конце 1990-х годов, столица страны, город Богота, разработала амбициозную стратегию для решения проблемы перегруженности города и недостатка мобильности, которая возникла в результате неконтролируемого разрастания города и роста автомобилизации. Мэр Энрике Пеналоса занимался продвижением этой концепции и санкционировал создание государственной компании, ответственной за управление, организацию, планирование и контроль общественного транспорта в столичном районе и в его окрестностях.



«TRANSMILENIO» является государственным предприятием, оказывающим услуги общественного транспорта «TransMilenio®» в городе Богота. Будучи запущена в 2000 году, система стала одной из первых систем, реализованных в Латинской Америке, предлагая высокую пропускную способность при относительно низкой стоимости, по сравнению с другими транспортными решениями (около 1,26 млн. пассажиров в будний день, 25% всех пригородных поездок в

2007 году). Сеть состоит из 84 км выделенных взаимосвязанных полос скоростного автобусного сообщения, на которых работает порядка 1800 автобусов, обслуживающих всю сеть (магистральные и подвозящие маршруты).

Инфраструктура была построена, содержится и принадлежит государству, тогда как ответственность за эксплуатацию транспортного парка (снабжение, техническое обслуживание и предоставление) возложена на частных перевозчиков. Транспортные средства находятся в собственности частных перевозчиков, которые отвечают за предоставление услуг общественного транспорта. «TRANSMILENIO S.A.» имеет юридические полномочия подписывать концессионные контракты, присужденные посредством конкурсных торгов частным компаниям, которые предоставляют услуги с использованием собственных ресурсов и на свой страх и риск (без субсидий). Длина магистральной линии, которая отдается в концессию, определяется после наработки, в среднем, 621 371.192 миль, тогда как концессии на подвозящие линии предоставляются по контракту на 10 лет.

Сбор платы за проезд производится двумя частными концессионерами, которые также несут ответственность за распределение собранных средств, исходя из первоначально установленных тарифов. Финансовая модель системы позволяет перераспределение расходов для финансирования менее прибыльных маршрутов (подвозящих линий).

## Seoul Metropolitan Government – Администрация метрополии Сеула

### Сеул, Южная Корея

Штаб-квартира Управления городского транспорта Администрации метрополии Сеула (SMG) отвечает за обширную сеть общественного транспорта, состоящую из сети метро и автобусного сообщения в городских районах с населением более 10 миллионов человек. SMG имеет широкий спектр полномочий, начиная от стратегии планирования до финансирования и надзора за предоставлением услуг общественного транспорта, а также проведения тендеров и заключения контрактов, осуществления мероприятий по регулированию спроса и предоставления туристической информации. SMG также несет ответственность за создание условий для велосипедного и пешеходного движения, управление парковками и управление спросом.



Большинство линий метро было спланировано и построено SMG, которая в настоящее время дает указания, финансирует и контролирует работу двух вспомогательных перевозчиков («Seoul Metro» и «SMRT»). Линия метро № 9 управляется частным перевозчиком, связанным с SMG контрактом, обязывающим город компенсировать любые убытки, понесенные перевозчиком, и, наоборот, обязывающим перевозчика передавать городу незапланированный дополнительный доход. В отношении автобусной сети, SMG предоставляет финансовые субсидии и разрабатывает политику и оперативные планы, такие как регулирование тарифов, автобусных маршрутов и интервалов движения. Все перевозчики несут ответственность за работу и управление своим парком и его движением. В 2004 году, когда была реализована реформа системы автобусного сообщения Сеула, были проведены конкурсные тендеры 19 магистральных маршрутов. Автобусные компании, работающие на других маршрутах, получили от SMG неограниченные лицензии на работу. Брендинг и маркетинг для сети метро и автобусного сообщения осуществляется перевозчиками.

«T-money» - это торговая марка смарт-карты и системы интегрированного билетирования по согласованному тарифу в регионе метрополии Сеула и других городов Кореи. Система установлена на всех пересадочных станциях автобусов и метро в Сеуле, позволяя гражданам бесплатно пересаживаться на различные виды транспорта. Система «T-money» является крупнейшим поставщиком услуг в мире.

«T-money» - это торговая марка смарт-карты и системы интегрированного билетирования по согласованному тарифу в регионе метрополии Сеула и других городов Кореи. Система установлена на всех пересадочных станциях автобусов и метро в Сеуле, позволяя гражданам бесплатно пересаживаться на различные виды транспорта. Система «T-money» является крупнейшим поставщиком услуг в мире.

Для связи, посетите веб-сайт: [english.seoul.go.kr/gtk/cg/major\\_main.php](http://english.seoul.go.kr/gtk/cg/major_main.php)

**Сведения, изложенные в данных примерах практической реализации, были предоставлены 21 управлением транспорта и/или органами государственной администрации, участниками Комитета Органов Власти Международного Союза Общественного Транспорта**

	Гмбург	Бирмингем	Болонья	Лондон	Гелдернланд	Нант	Прага	Мадрид	Будапешт	Амман	Дакар	Лагос	Сингапур	Сеул	Тайбэй	Мельбурн	Ресифи	Богота	Чикаго	Монреаль	Ванкувер
Регулируемый рынок																					
Контракт заключается прямым методом	✓			✓			✓	✓	✓		✓		✓		✓	✓	✓			✓	✓
Контракт присуждается по результатам конкурсного тендера	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓
Другое *				✓						✓		✓		✓	✓				✓	✓	✓
Нерегулируемый рынок																					
Конкуренция на рынке		✓																			
Количество перевозчиков																					
Государственных	18		2	1			2	3	7			1		4	1	1	1		3	3	4
Частных	10	68	1	20	4		16	36	1	3,357**	1 000**	2	2	66	15	158	17	30	7	13	4
Полугосударственных	3					1		1								2					
Полномочия в сфере общественного транспорта <sup>1</sup>																					
Финансирование работы		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓	✓				✓	✓	✓
Интегрированное управление тарифами	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓
Интегрированное билетирование	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Взаимодействие различных видов транспорта	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Интегрированное информирование пассажиров о поездке	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Бэндинг и маркетинг	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓
Управление и финансирование инфраструктуры		✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Прочие полномочия (в некоторых)																					

случаях, частичные) <sup>2</sup>													
Управление автодорогами, полосами и т.п.	общественными велосипедными	✓		✓	✓	✓			✓	✓			✓
Управление дорожным движением		✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Землепользование и планирование	и городское	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓
Политика организации и управление парковками	парковок и парковками	✓		✓		✓		✓	✓	✓	✓		✓
Экологичная и комбинированная мобильность (совместные поездки на авто, аренда велосипедов и т.п.)		✓	✓	✓		✓				✓		✓	✓

\* Например, прямое управление, делегирование перевозчику без контракта, выдача лицензий и т.д.

\*\* Включая частные транспортные средства («неформальный транспорт»)

✓ В разработке

<sup>1</sup> Некоторые транспортные управления администрации могут иметь лишь ограниченные полномочия в ряде перечисленных сфер, учитывая, что полномочия, связанные с общественным транспортом, в некоторых случаях поделены между Управлением и перевозчиком (например, брендинг и маркетинг, билетирование, предоставление информации о поездке).

<sup>2</sup> Это те полномочия, которые выходят за пределы исключительной роли по организации общественного транспорта. На некоторые транспортные управления обязанности могут быть возложены лишь частично, например, они могут исполнять только консультативную или поддерживающую роль при осуществлении планирования и управления в этих сферах. На некоторых других транспортных управлениях администрация может лежать ответственность только за конкретные участки сети дорог или конкретные нововведения в сфере землепользования или за парковки. С другой стороны, учитывая, что некоторые транспортные управления являются составными частями муниципалитетов, их полномочия могут охватывать все предметные области.

Сведения, приведенные в данной таблице, были представлены 21 управлением транспорта и/или органами государственной администрации, участниками Комитета Органов Власти Международного Союза Общественного Транспорта. Учитывая, что организация общественного транспорта является уникальной системой в каждой стране и городе, данная обзорная таблица предназначена исключительно для целей формирования общего представления: рынки общественного транспорта и распределение полномочий между органами управления и перевозчиками устроены сложно, и в некоторых случаях различия очень тонкие, что сильно ограничивает возможность формирования общего понимания предмета на основании единых определений и критериев. Кроме того, доля полномочий органов имеет тенденцию изменяться с течением времени и после политических сдвигов, нормативных изменений или появления новых амбиций и проектов. Представленный обзор примеров практической реализации помогает читателю лучше понять организационную ситуацию в отдельных городах. Для получения более подробной информации просьба обращаться в Генеральный секретариат MCOT.