

Модель реформы общественного транспорта Москвы является оптимальной для крупнейших российских городов, где эта сфера практически не развивается и имеет устаревшую организацию

25.06.2015

Модель реформы общественного транспорта Москвы является оптимальной для крупнейших российских городов, где эта сфера практически не развивается и имеет устаревшую организацию. К такому заключению пришли в Центре экономических исследований Института глобализации и социальных движений (ИГСО). Несмотря на то, что в столице реформа еще только разворачивается, ее опыт стоит начать копировать. Необходимо также повсеместно отказаться от представления, будто инвесторы или некий абстрактный рынок должны сами организовывать перевозки в городском пространстве. Ставка на личные автомобили также устарела.

В большинстве российских мегаполисов власти не озабочены созданием современной системы общественного транспорта. «Стандартным является полуанархическое дополнение муниципальных перевозчиков частными автобусами и маршрутными такси. Нет ни ясности с маршрутами, ни точного соблюдения графиков. При этом всюду чиновниками пишутся объемные инвестиционные стратегии. Из них вытекает, что капиталы почему-то должны приходить в застойную городскую среду», – отмечает руководитель Центра экономических исследований ИГСО Василий Колташов. По его словам, отказ от такого подхода виден пока лишь в Москве. Здесь пошли на унификацию и упорядочение работы общественного транспорта. Также признан его приоритет над личным автомобилем, что является нормой для многих мегаполисов Европы.

Большинство стран мира сталкивались или сталкиваются с проблемой развития городских сообщений. Разрозненные операторы царят в Йоханнесбурге (ЮАР), Рийяде (Саудовская Аравия) и Стамбуле. В Барселоне, Париже, Нью-Йорке, Сан-Франциско и Афинах существует монополия муниципального транспорта. Эта система является более упорядоченной, но зачастую неполно охватывает города. Существуют также недостаток в подвижных средствах и значительные разрывы в графиках движения транспорта. В Москве была принята на вооружения модель успешно примененная в Лондоне, Сингапуре, Вене, Берлине и других европейских городах. Она строится на соединении в единой системе муниципальных и частных перевозчиков. Транспортные средства унифицированы, билеты являются общими и продаются организованно.

Департамент транспорта Москвы отошел от привычных отечественных стандартов. Они разработали систему наземного городского транспорта, в которой частные перевозчики не устраняются, а включаются в обновленный процесс. Их деятельность регламентируется стандартами и нормами, позволяющими сделать бизнес коммерческих перевозчиков цивилизованным. Одновременно эта модель сберегает бюджетные деньги (не перекладывая все перевозки на муниципальные транспортные средства), а городу позволяет в короткий срок развернуть реорганизацию общественного транспорта. Такой подход является оптимальным для других городов России, страдающих от транспортного хаоса и пробок на дорогах.

ИГСО является независимым интеллектуальным центром. Его деятельность направлена на выработку экспертных оценок, проведение исследований и содействие инициативам, нацеленным на демократическое преобразование общества, защиту социального государства и формирование прогрессивной альтернативы неолиберальной экономической политике.

Адрес страницы: <http://novokosino.mos.ru/presscenter/news/detail/1962963.html>

[Управа района Новокосино](#)