



CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

III международная выставка CITY TRANS UKRAINE 2019

ПОСТ-РЕЛИЗ

III международная выставка **City Trans Ukraine 2019** прошла в даты **28-29 апреля 2019 в Киеве**, Украина на территории НСК Олимпийский.

В сезоне 2019 мероприятие посетили **свыше 500 участников из 17 стран мира и 71 города Украины**.

На открытой площадке были представлены новинки подвижного состава производства:

ЗАЗ, Корпорации «Эталон», МАЗ.

В рамках мероприятия состоялась специализированная конференция, в которой смогли принять участие все заинтересованные лица.

ДЕНЬ 1

В первом блоке деловой программы рассматривались источники финансирования отрасли городского транспорта. Александр Слобожан, Исполнительный директор, **Ассоциации городов Украины** озвучил следующие объемы финансирования целевых программ развития общественного транспорта для некоторых городов:

Сумы (на 2019-2021) – *708 млн грн*

Чернигов (на 2018-2022) – *631,6 млн грн*

Тернополь (на 2018-2020) – *280,4 млн грн*

Одесса (на 2019-2021) – *3,6 млрд грн (проект)*

Херсон (на 2018-2020) – *102,3 млн грн*

Черновцы (на 2017-2020) – *437, 1 млн грн*

Ранее объявленные объемы финансирования по проекту Европейского инвестиционного банка «Городской общественный транспорт Украины» составляют 400 млн.Евро. Сроки кредитования – 22 года под 2% годовых, гарантом выступает государство. В рамках проекта планируется закупка троллейбусов как экологически чистого транспорта для следующих городов: Белая Церковь, Житомир, Запорожье, Ивано-Франковск, Киев, Кременчуг, Луцк, Львов, Николаев, Одесса, Тернополь, Харьков, Чернигов, Черновцы.

Круглый стол «Транспорт и современный город» провела Елена Бахметьева, Начальник отдела транспорта, связи и энергетики **Краматорского городского совета**.

Она проинформировала аудиторию о том, что в Краматорске уже внедрена автоматизированная система оплаты проезда и система диспетчерского управления в общественном транспорте. В период 2018-2019 город закупил 3 современных автобуса и 9 троллейбусов с автономным ходом, что стало новацией и уже хорошо зарекомендовало себя. С 2016 года городские власти закупили 16 низкопольных автобусов для собственного муниципального парка.

В ближайшем будущем планируется внедрение «транспортной карточки», которую можно будет пополнять и использовать только для оплаты за проезд в транспорте. Одновременно, уже запущена система внешнего и внутреннего оповещения, чтобы облегчить передвижение людям с инвалидностью и переселенцам, которые плохо знают город.

Людям с инвалидностью в Краматорске уделяется особое внимание: функционируют низкопольные автобусы с бортовыми GPS, чтобы пассажиры с особыми потребностями по приложению в смартфоне могли планировать свои поездки.

В городе распространены автобусы средней вместимости, которые работают на маршрутах, соединяющих центр с отдаленными жилмассивами и промышленной зоной. На сегодня для некоторых маршрутов таких автобусов уже не достаточно, т.е. необходимо закупать автобусы большой вместимости.

Вадим Гридасов, Начальник отдела инвестиционной деятельности и внешних связей **Краматорского городского совета** говорил о сложности привлечения инвестиций в сферу общественного транспорта. По его мнению, есть возможность привлекать инвесторов для финансирования информатизации и цифровых технологий на транспорте, т.к. вкладывать деньги в оборудование остановок желающих нет.

Парадигма, в рамках которой работает общественный транспорт сейчас, уже исчерпала себя. Необходимо делать прорыв и внедрять ИТ-технологии: напр., внедрять big data, сотрудничать с мобильными операторами. Это очень перспективное направление, которое позволяет собрать аналитику с точностью до одного пассажира, но никак не затрагивает личную информацию пользователей и не нарушает их права.

.....
Андрей Тютюник, Заместитель директора, **Электроавтотранс КП Ивано-Франковск** поделился новостями о том, что его город делает ставку на закупку новых автобусов. В прошедшие 2 года предприятие уже купило 42 автобуса большой вместимости с низким полом за деньги городского бюджета. Параллельно они работают с ЕБРР над закупкой троллейбусов и развитием контактной сети для них.

В планах коммунального предприятия выйти на показатель 80% перевозок пассажиров по городу за счет своего транспорта.

.....
Александр Приходько, Директор, **Городской троллейбус КП Кривой Рог** проинформировал делегатов о том, что в 2017 году они приобрели 11 газовых автобусов МАЗ, в 2018 купили еще 4 единицы. Выбор был сделан в пользу данного типа двигателя по причинам большой нагрузки на экологию в Кривом Роге.

.....
Руслан Емец, Начальник коммерческой службы **Черниговского троллейбусного управления КП** акцентировал внимание на том, что при закупках подвижного состава в тендерных спецификациях изначально необходимо прописывать и обслуживание транспорта в свете того, что все стремятся переходить на технику с электронной системой управления. В данных запросах необходимо отображать оборудование, которое предприятие за свои деньги купить не может.

Относительно системы безналичной системы оплаты проезда с валидаторами, он отметил, что существуют риски более высокой стоимости по сравнению с содержанием штата кондукторов. Но с другой стороны, такая система позволяет собрать данные обо всех пассажирах, которые оплачивают проезд. В Чернигове уже почти 45% пассажиров платят за проезд по безналу.



CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

.....
Игорь Юзвяк, Главный специалист по вопросам предпринимательской деятельности, транспорта и связи **Дрогобычского городского совета** анонсировал ближайший запуск «карточки горожанина». До сентября 2019 город планирует закупить 5 новых низкопольных автобусов средней вместимости. В данном тендерном запросе год выпуска транспортных средств будет поднят с 2008 до 2015-2016. Изначально в Дрогобыче городские власти сделали дороги, а потом стали закупать подвижной состав, чтобы он мог нормально ездить по этим дорогам.
.....

Из всех присутствующих в зале участников, только город Коломыя реализовал четкую и понятную схему монетизации льгот. Об этом говорил Владимир Григорук, Первый заместитель мэра, **Коломыйского городского совета**.

В 2017 году мэрия приняла программу по компенсациям льготных поездок отдельным категориям граждан. Для городского населения выдается 60 компенсационных талонов на год, для сельского населения - 30 талонов на год. Также частные перевозчики были обязаны осуществлять 2 льготных рейса в день не в час пик, время и маршруты таких рейсов согласовываются.

Первый день мероприятия завершился сессией, посвященной «противостоянию» автобусов и электробусов.

Константин Автономов, Директор, **НТЦ "Энергетика и экология"** в своем докладе о перспективах пассажирских перевозок граждан электробусами привел следующую статистику: украинские перевозчики используют 90 414 автобусов различных типов и классов, из которых порядка 36% автопарка было произведено более 20 лет назад.

В городах Украины использование электробусов носит единичный характер. Во Львове с переменным успехом работает единственный электробус "Электрон" местного производителя, изготовленный по технологии ночной зарядки в парке с запасом хода более 200 км, что достаточно для целого рабочего дня. В Одессе создан первый троллейбус с увеличенным автономным ходом - как модернизация низкопольного троллейбуса "Шкода", сейчас он проходит процедуру сертификации. По нескольким городам Украины ездит в режиме испытаний китайский электробус "Skywell" компании "Nanjing Golden Dragon Bus".

В 2018 году муниципальные перевозчики в Украине заключили договора на поставку 238 городских автобусов большой вместимости. При этом не было закуплено ни одного электробуса.

Главными проблемами при эксплуатации электробусов в Украине остаются высокая цена подвижного состава и отсутствие зарядной сети для данного вида транспорта. Европейская практика показывает, что при закупках 60% стоимости электробусов компенсируется городскими бюджетами, а не перекладывается на плечи операторов городского транспорта.

Со стороны украинских автопроизводителей (Корпорация «Эталон» и Юниверсал Моторз Групп \ ЗАЗ), которые также принимали активное участие в сессии, прозвучало мнение, что предприятия готовы выпускать собственные электробусы в Украине при условии наличия заказов и платежеспособности заинтересованных покупателей.

Вопрос о государственных программах поддержки закупок электробусов остался открытым.



CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

Со своей стороны, Олег Быцко, Директор/Главный конструктор, НТПЦ Белкоммунмаш в своем докладе продемонстрировал линейку электробусов производства Беларуси: модели E433, E321 и E420. А также различные типы зарядных станций для указанного транспорта.

Помимо электробусов белорусские партнеры уже успешно поставляют троллейбусы в города Украины: Киев и Ровно (по 1 единице), Чернигов (3 единицы), Сумы и Мариуполь (по 4 единицы), Черкассы (16 единиц), Днепр (26 единиц), Одесса (47 единиц), Ивано-Франковск (ожидается 29 единиц).

ДЕНЬ 2

Весь второй день конференции был посвящен концепции «мобильность как услуга» - теме во многом новой для Украины.

В рамках сессии и **отдельного круглого стола «Городская мобильность»** обсуждались практические кейсы Киева, Николаева, Полтавы, Житомира, Львова, Чертовка и Мукачево. Городов, которые внедряют у себя план устойчивой городской мобильности, а также различные «умные» транспортные решения в городском транспорте.

По мнению Дмитрия Беспалова, Директора, **А+С Украина**, устойчивая мобильность подразумевает наличие четкого плана действий с индикаторами, которые нужно контролировать. Он позволяет планировать транспорт в городах Украины ближе к реальности и решать существующие проблемы. Каждый город должен иметь транспортную стратегию, синхронизированную с планом мобильности и европейскими муниципалитетами в планировании устойчивого транспорта.

К главным проблемам, с которыми сталкиваются украинские города, можно отнести: общественный транспорт (неразвитый, задублированный и непопулярный), отсутствие велосипедной инфраструктуры, плохую пешеходную инфраструктуру, рост уровня автомобилизации. Важно, чтобы мэры городов брали реализацию плана под личный контроль, а жители также вовлекались в процесс.

Главная проблема Киева – ненормальный рост автомобилизации населения, ситуация только ухудшается. Если сейчас в среднем одна поездка по городу занимает более 1 часа, то вскоре ее продолжительность увеличится до 1,5-2 часа. В настоящий момент общественный транспорт в Киеве не развивается. Есть ряд инфраструктурных проектов, на которые есть запрос у горожан, но финансирования на них нет. Эксперт уверен в необходимости прагматичного планирования транспорта для решения текущих проблем, где следует отказаться от планирования экстенсивной инфраструктуры.

При подробном разборе кейса Николаева, Евгений Богаченко, Директор, **КП "Городской информационно вычислительный центр"** поделился главной проблематикой родного города: маршрутки уже стали визитной карточкой Николаева. Они ухитряются забивать самые большие магистрали, мешают движению электротранспорта. После утверждения транспортной модели, встал вопрос об оптимизации маршрутной сети, чтобы убрать или минимизировать дублирование и перенаправить потоки в необходимые места, отказаться от передачи наиболее популярных маршрутов частным перевозчикам. В настоящий момент бюджет города является основным источником финансирования транспорта. Хотя по электротранспорту власти работают с ЕБРР, но под большие проекты необходимы внешние инвесторы.

К другим текущим проблемам Николаева Денис Моляка, Заместитель директора, **А+С Украина** отнес также низкую квалификацию кадров в транспортной отрасли, их высокую текучку, а также большую нагрузку на автодорожную сеть, шум и загрязнение воздуха в крупном портовом городе, где больше половины фур с грузами на экспорт проезжает через центр.

По словам Вадима Денисенко, Эксперта по городской мобильности, **А+С Украина**, при решении транспортных проблем в Николаеве делается ставка на переход взаимодействия с перевозчиками с модели оплаты за маршрут на модель оплаты за транспортную работу (аналогичная модель уже существует в Житомире).

В Николаеве примерно 40% граждан передвигаются по городу на общественном транспорте. Нужно обращать пристальное внимание на качество подвижного состава, на конкуренцию на рынке общественного транспорта, на качество путевого хозяйства по трамваям и контактной сети для троллейбусов. В разработанной схеме оптимизации маршрутов городского транспорта предложено сократить количество малогабаритного транспорта и увеличить долю более крупных транспортных средств. При пересадках на другой маршрут нужна система единого билета. Эксперты подсчитали, что 12% всех поездок можно перевести на велосипедный транспорт, т.к. в половине домохозяйств есть велосипеды.

.....

Кейс города Житомир представил Дмитрий Ткачук, Заместитель мэра по вопросам деятельности исполнительных органов власти, **Житомирский городской совет**.

План устойчивой городской мобильности в Житомире находится на финальной стадии утверждения. Он включает 6 приоритетов: развитие общественного транспорта, безопасность дорожного движения, развитие вело-инфраструктуры, популяризация передвижения пешком, внешнее сообщение и парковочное пространство. Для финансирования привлекаются деньги инвесторов: подписан контракт с ЕБРР на закупку 50 троллейбусов и на строительство новой троллейбусной линии; есть перспектива сотрудничества с немецким банком по замене трамваев и строительству путей; частные компании готовы давать деньги на установку электронных табло; эпизодически частные перевозчики также привлекают инвестиции в свой бизнес.

Уже второй год Житомир взаимодействует с муниципальными перевозчиками (трамваи и троллейбусы) на основании договора транспортной работы. При контроле власти видят точное поминутное расписание по каждой остановке, количество транспорта на маршрутах. По факту оплачивается только та работа, которая выполнена. Данная модель для коммунального транспорта полностью применима и к частным операторам. Не имеет значения, в какие часы работать, сколько кругов сделал водитель, кого он везет в салоне. Оплата идет за километраж.

Представитель мэрии уверен, что подобная модель - это единственный путь для перезагрузки системы, т.к. рынок частных перевозок умирает. При этом ни один город не сможет полностью обойтись без частных перевозчиков, но условия сотрудничества с ними можно сделать приемлемыми. Один из таких путей – создание агломераций, т.е. выход транспортной модели за пределы города к ближайшим селам и ОТГ.

.....

По кейсу Полтавы мнение высказывали представители **КО «Институт развития города» Полтавского городского совета**. Юрий Левченко, Директор продемонстрировал участникам конференции объемный план интегрированного развития Полтавы 2030, уже утвержденный в мэрии в конце 2018. Проект плана



CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

устойчивой городской мобильности разрабатывался 1,5 года совместно с Житомиром, его утверждение запланировано на апрель 2019.

Артем Иванюк, Главный специалист и менеджер проектов уверен, что в центр указанного плана необходимо поставить человека, а не автомобилиста, велосипед или общественный транспорт. Приоритеты развития аналогичны житомирским, за исключением акцента на доступность для маломобильных групп населения.

Вадим Денисенко, Эксперт по городской мобильности, **А+С Украина** дополнил, что в Полтаве существует места большого скопления маршрутов общественного транспорта. Проблема эта решается только через оптимизацию маршрутов. На уровне реализации это означает возможность делать пересадки, т.е. внедрять единый билет для поездок по фиксированному времени с любым количеством пересадок. Одновременно, в центральной части города будут созданы выделенные линии для движения общественного транспорта.

При рассмотрении практического кейса внедрения электронного билета во Львове была отличная возможность рассмотреть вопрос как со стороны разработки, так и со стороны внедрения.

Алексей Авраменко, Генеральный директор, **EasyPay** сообщил, что система blue tooth билетов, установленная во львовском электротранспорте не имеет на сегодняшний день аналогов в Украине. Компания приняла решение сотрудничать со Львовом именно потому, что местные жители открыты к внедрению новинок. Сейчас работа по внедрению «умных» транспортных решений идет с Ивано-Франковском и Житомиром.

Валерий Чекалкин, Генеральный директор, **Jetbeep** проинформировал аудиторию о том, что работа над созданием данной системы безналичной оплаты проезда началась 2 года назад. В основу разработки легло решение сделать физический мир вокруг персонализированным и интерактивным по аналогу с on-line миром. Сейчас во Львове работает один маршрут с blue tooth билетами, но уже отгружена партия антивандального оборудования на все троллейбусы и трамваи.

Вячеслав Кокоско, Директор, **ЛКП "Львовэлектротранс"** подтвердил, что внедрение системы безналичной оплаты проезда ничего не стоило Львову. На сегодняшний день во Львове параллельно работают несколько видов e-билетов: QR-коды, валидаторы с опцией оплаты любой пластиковой картой, смс-билеты и blue tooth-билеты. Т.е. нет пассажиров, которые не способны оплатить проезд электронно.

Коммунальное предприятие просчитало экономику и выяснило, что им дешевле продавать билеты на электронных носителях. Система blue tooth полностью показывает количество пассажиров, помогает идентифицировать льготников; QR-коды дают данные о возрасте и поле пассажиров. В перспективе необходимо валидировать все льготные категории пассажиров.

Владимир Шматько, Мэр, **Чертковский городской совет** поделился со слушателями опытом подсчета льготников в своем городе, т.к. изначально не было понятно, сколько людей используют общественный транспорт. В течение 3 лет каждый льготник получал бумажный купончик с нумерацией. Все льготники (за исключением участников войны на Востоке) имеют право на 10 поездок в месяц.

Городские власти стимулируют граждан переходить на безналичную оплату проезда: устанавливают валидаторы в автобусах, предоставляют более низкий тариф на поездку, обеспечивают каждого «карточкой горожанина» на 15 поездок для анализа пассажиропотоков.



CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

Проблема с автомобилизацией существует не только в столице, но и в Западной Украине в целом, т.к. многие люди ездят на работу за границу и практически в каждой семье есть свой автомобиль.

Потому Чертков, как и другие маленькие города, ищут возможности для разработки собственной транспортной модели. Одним из шагов на этом пути становится популяризация велосипедного транспорта, пешеходных зон, планы по установлению оплаты за въезд на авто в центр города.

Александр Бидзиля, Директор, **Мукачевпастрас КП** представил практический кейс о создании муниципальной транспортной компании, которая функционирует уже 1,5 года.

В 2017 городские власти приняли решение о закупке новых автобусов, которые будут конкурентоспособны по сравнению с частными операторами. В первые 4 месяца после старта данной инициативы предприятие закупило 20 автобусов более крупной вместимости.

Коммунальщики хотели поднять качество предоставления услуг, но понимали, что высокий тариф не согласуют и много дотаций не выделят. Пришлось принять непопулярное решение – поставить турникеты в транспорт.

В коммунальном транспорте Мукачево работает несколько система е-билетов: QR-коды, многоразовые карточки, банковские карточки с PayPass. Для идентификации льготников перед запуском е-билетов была реализована программа «карточка горожанина», которую бесплатно получил каждый льготник и пенсионер.

Получаемая прозрачная аналитика дает данные о количестве пассажиров, которые ездят по льготам, что позволяет предприятию получать компенсацию из управления соц.защиты. Одновременно, приходят данные о количестве людей, использующих для покупки билетов PayPass (примерно 5% от общей численности), QR-коды и многоразовые билеты. В настоящее время в городе планируется отказ от QR-кодов по причине нестабильной связи с сетью Интернет. Предприятие проводит информационную кампанию, чтобы ориентировать людей на использование многоразового электронного билета.

В финале круглого стола участники высказали свое видение развития отрасли общественного транспорта в Украине на ближайшие несколько лет.

Дмитрий Ткачук, Заместитель мэра по вопросам деятельности исполнительных органов власти, **Житомирский городской совет** уверен в необходимости изменить правила игры. Во-первых, это экономика (деньги для власти, и для бизнеса), во-вторых, это – сервис (качество и уровень услуг, пожелания потребителей). Зависимость сервиса от экономики и от оплаты дает возможность как для контроля, так и стимулы развиваться и инвестировать, чтобы повысить уровень этого сервиса для пользователей. Также появляется возможность проверять и наказывать за невыполнение взятых на себя обязательств.

Вячеслав Кокоско, Директор, **ЛКП "Львовэлектротранс"** акцентировал внимание аудитории на важности использования велосипедов. Коммунальное предприятие уже запустило совместные абонементы с велосипедной компанией, чтобы человек мог воспользоваться электротранспортом, а потом пересесть на велосипед там, где есть пробки на маршруте. Еще очень важен вопрос обратной связи от граждан. Во Львове работает «горячая линия», куда обращаются граждане по фактам нарушений и коммунальщики должны реагировать.



CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

Мнение коллеги из Львова разделил и Владимир Шматько, Мэр, **Чертковский городской совет**. Чертков стал одним из первых в Украине городов, который подписал концепцию по переходу до 2050 года на возобновляемые источники энергии. Город хочет развивать электротранспорт и отказаться от двигателей внутреннего сгорания, чтобы сохранить природу. Власти думают над темой «зеленого» общественного транспорта, популяризируют велосипедный транспорт среди сотрудников мэрии.

Александр Бидзиля, Директор, **Мукачевпастрас КП** обрисовал те проблемы, с которыми транспортной отрасли придется столкнуться в ближайшие годы. Во-первых, речь идет о проблеме с водителями общественного транспорта, т.к. молодые кадры не считают такую работу престижной.

Вторая проблематика касается точного и прозрачного учета всех пассажиров, включая льготников. Городские власти должны позиционировать общественный транспорт как социальный проект, который нужно дотировать, если граждане хотят получить соответствующий уровень услуг.

Андрей Федоренко, Заместитель директора, **TELECARD** поделился видением того, как будет развиваться общественный транспорт в больших городах. На следующем этапе нужно планировать продолжительность поездки для пассажира из точки А в точку Б. Тогда диспетчерские центры уже смогут планировать транспортный поток, а не просто контролировать местоположение транспортных средств в текущий момент времени.

Еще эксперт высказал мнение, что многообразие технологий, существующих на сегодняшний день, приведет нас в итоге к 2-3 рабочим моделям. Подобное многообразие не может существовать на рынке одновременно, особенно в городском хозяйстве, т.е. все будет унифицировано в единые решения.

IV международная выставка City Trans Ukraine 2019 состоится в апреле 2019 в Киеве, Украина на территории НСК Олимпийский.

По всем вопросам относительно данного события, а также по другим проектам направления **«Городской транспорт и инфраструктура»** просим обращаться к организаторам по ниже указанным контактам:

ООО «Бизнес-Форум»
Тел. +38-056 794 33 94
expo@citytrans-ua.com
www.citytrans-ua.com/ru/