



# CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

## III міжнародна виставка CITY TRANS UKRAINE 2019

### ПОСТ-РЕЛІЗ

III міжнародна виставка **City Trans Ukraine 2019** пройшла в дати **28-29 квітня 2019 в Києві**, Україна на території НСК Олімпійський.

У сезоні 2019 захід відвідали **понад 500 учасників з 17 країн світу і 71 міста України**.

На відкритому майданчику були представлені новинки рухомого складу виробництва: **ЗАЗ, Корпорації «Еталон», МАЗ**.

В рамках заходу відбулася спеціалізована конференція, в якій змогли взяти участь всі зацікавлені особи.

### ДЕНЬ 1

У першому блоці ділової програми розглядалися джерела фінансування галузі міського транспорту. Олександр Слобожан, Виконавчий директор, **Асоціації міст України** озвучив наступні обсяги фінансування цільових програм розвитку громадського транспорту для деяких міст:

Суми (на 2019-2021) - 708 млн грн  
Чернігів (на 2018-2022) - 631,6 млн грн  
Тернопіль (на 2018-2020) - 280,4 млн грн  
Одеса (на 2019-2021) - 3,6 млрд грн (проект)  
Херсон (на 2018-2020) - 102,3 млн грн  
Чернівці (на 2017-2020) - 437, 1 млн грн

Раніше було оголошено обсяги фінансування за проектом Європейського інвестиційного банку «Міський громадський транспорт України», що складають 400 млн.Євро. Терміни кредитування - 22 роки під 2% річних, гарантом виступає держава. В рамках проекту планується закупівля тролейбусів як екологічно чистого транспорту для наступних міст: Біла Церква, Житомир, Запоріжжя, Івано-Франківськ, Київ, Кременчук, Луцьк, Львів, Миколаїв, Одеса, Тернопіль, Харків, Чернігів, Чернівці.

\*\*\*\*\*

**Круглий стіл «Транспорт та сучасне місто»** провела Олена Бахметьєва, Начальник відділу транспорту, зв'язку та енергетики **Краматорської міської ради**.

Вона поінформувала аудиторію про те, що в Краматорську вже впроваджена автоматизована система оплати проїзду та система диспетчерського управління в громадському транспорті. У період 2018-2019 місто закупило 3 сучасних автобуса та 9 тролейбусів з автономним ходом, що стало новацією і вже добре зарекомендувало себе. З 2016 року міська влада закупила 16 автобусів з низькою підлогою для власного муніципального парку.

У найближчому майбутньому планується впровадження «транспортної картки», яку можна буде поповнювати і використовувати тільки для оплати за проїзду в транспорті. Одночасно, вже запущена система зовнішнього і внутрішнього оповіщення, щоб полегшити пересування людям з інвалідністю та переселенцям, які погано знають місто.

Людам з інвалідністю в Краматорську приділяється особлива увага: функціонують автобуси з низькою підлогою та бортовими GPS, щоб пасажирів з особливими потребами за додатком в смартфонах могли планувати свої поїздки.

У місті поширені автобуси середньої місткості, які працюють на маршрутах, що з'єднують центр з віддаленими житловими масивами та промисловою зоною. На сьогодні для деяких маршрутів таких автобусів вже не вистачає, тобто необхідно закуповувати автобуси великої місткості.

Вадим Гридасов, Начальник відділу інвестиційної діяльності та зовнішніх зв'язків **Краматорської міської ради** говорив про складність залучення інвестицій в сферу громадського транспорту. На його думку, є можливість залучати інвесторів для фінансування інформатизації та цифрових технологій на транспорті, тому що вкладати гроші в обладнання зупинок бажаючих немає.

Парадигма, в рамках якої працює громадський транспорт зараз, вже вичерпала себе. Необхідно робити прорив і впроваджувати ІТ-технології: напр., впроваджувати big data, співпрацювати з мобільними операторами. Це дуже перспективний напрямок, який дозволяє зібрати аналітику з точністю до одного пасажирів, але ніяк не зачіпає особисту інформацію користувачів і не порушує їх права.

.....

Андрій Тютюнник, Заступник директора, **Електроавтотранс КП Івано-Франківськ** поділився новинами про те, що його місто робить ставку на закупівлю нових автобусів. У минулі 2 роки підприємство вже купило 42 автобуси великої місткості з низькою підлогою за гроші міського бюджету. Паралельно вони працюють з ЄБРР над закупівлею тролейбусів та розвитком контактної мережі для них.

У планах комунального підприємства вийти на показник 80% перевезень пасажирів по місту за рахунок свого транспорту.

.....

Олександр Приходько, Директор, **Міський тролейбус КП Кривий Ріг** поінформував делегатів про те, що в 2017 році вони придбали 11 газових автобусів МАЗ, в 2018 купили ще 4 одиниці. Вибір був зроблений на користь даного типу двигуна з причин великого навантаження на екологію в Кривому Розі.

.....

Руслан Ємець, Начальник комерційної служби **Чернігівського тролейбусного управління КП** акцентував увагу на тому, що при закупівлі рухомого складу в тендерних специфікаціях спочатку необхідно прописувати і обслуговування транспорту в світлі того, що всі прагнуть переходити на техніку з електронною системою управління. В даних запитах необхідно відображати обладнання, яке підприємство за свої гроші купити не може.

Щодо системи безготівкової системи оплати проїзду з валідаторами, він зазначив, що існують ризики більш високої вартості у порівнянні з утриманням штату кондукторів. Але з іншого боку, така система дозволяє зібрати дані про всіх пасажирів, які сплачують за проїзд. У Чернігові вже майже 45% пасажирів платять за проїзд безготівково.

.....



# CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

Ігор Юзв'як, Головний спеціаліст з питань підприємницької діяльності, транспорту та зв'язку **Дрогобицької міської ради** анонсував найближчий запуск «картки городянина».

До вересня 2019 місто планує закупити 5 нових автобусів середньої місткості з низькою підлогою. В даному тендерному запиті рік випуску транспортних засобів буде піднято з 2008 до 2015-2016. Спочатку в Дрогобичі міська влада зробила дороги, а потім стали закуповувати рухомий склад, щоб він міг нормально їздити по цих дорогах.

З усіх присутніх в залі учасників, тільки місто Коломия реалізувало чітку і зрозумілу схему монетизації пільг. Про це говорив Володимир Григоруk, Перший заступник міського голови, **Коломийської міської ради**.

У 2017 році міська рада прийняла програму щодо компенсацій пільгових поїздок окремим категоріям громадян. Для міського населення видається 60 компенсаційних талонів на рік, для сільського населення - 30 талонів на рік. Також приватні перевізники були зобов'язані здійснювати 2 пільгових рейси на день не в годину пік, час і маршрути таких рейсів узгоджуються.

Перший день заходу завершила сесія, присвячена «протистоянню» автобусів та електробусів.

Костянтин Автономов, Директор, **НТЦ "Енергетика та екологія"** в своїй доповіді про перспективи пасажирських перевезень громадян електробуси навів таку статистику: українські перевізники використовують 90 414 автобусів різних типів і класів, з яких близько 36% автопарку було вироблено понад 20 років тому.

У містах України використання електробусів носить одиничний характер. У Львові з перемінним успіхом працює єдиний електробус "Електрон" місцевого виробника, виготовлений за технологією нічної зарядки в парку з запасом ходу більше 200 км, що досить для цілого робочого дня. В Одесі створено перший тролейбус зі збільшеним автономним ходом - як модернізація тролейбуса "Шкода" з низькою підлогою, зараз він проходить процедуру сертифікації. У кількох містах України їздить в режимі випробувань китайський електробус "Skywell" компанії "Nanjing Golden Dragon Bus".

У 2018 року муніципальні перевізники в Україні уклали договори на поставку 238 міських автобусів великої місткості. При цьому не було закуплено жодного електробуса.

Головними проблемами при експлуатації електробусів в Україні залишаються висока ціна рухомого складу і відсутність зарядної мережі для даного виду транспорту. Європейська практика показує, що при закупівлі 60% вартості електробусів компенсується міськими бюджетами, а не перекладається на плечі операторів міського транспорту.

З боку українських автовиробників (Корпорація «Еталон» та Юніверсал Моторз Груп \ ЗАЗ), які також брали активну участь в сесії, пролунала думка, що підприємства готові випускати власні електробуси в Україні за умови наявності замовлень і платоспроможності зацікавлених покупців.

Питання щодо державних програм підтримки закупівель електробусів залишилося відкритим.



# CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

Зі свого боку, Олег Бицко, Директор / Головний конструктор, НТПЦ Белкоммунмаш в своїй доповіді продемонстрував лінійку електробусів виробництва Білорусі: моделі E433, E321 і E420. А також різні типи зарядних станцій для зазначеного транспорту.

Крім електробусів білоруські партнери вже успішно постачають тролейбуси в міста України: Київ і Рівне (по 1 одиниці), Чернігів (3 одиниці), Суми і Маріуполь (по 4 одиниці), Черкаси (16 одиниць), Дніпро (26 одиниць), Одеса (47 одиниць), Івано-Франківськ (очікується 29 одиниць).

\*\*\*\*\*

## ДЕНЬ 2

Весь другий день конференції був присвячений концепції «мобільність як послуга» - темі багато в чому нової для України.

В рамках сесії і **окремого круглого столу «Міська мобільність»** обговорювалися практичні кейси Києва, Миколаєва, Полтави, Житомира, Львова, Чорткова та Мукачєво. Міст, що впроваджують у себе план сталого міської мобільності, а також різні «розумні» транспортні рішення в міському транспорті.

На думку Дмитра Беспалова, Директора, **А + С Україна**, стала мобільність передбачає наявність чіткого плану дій з індикаторами, які потрібно контролювати. Він дозволяє планувати транспорт в містах України ближче до реальності і вирішувати існуючі проблеми. Кожне місто має мати транспортну стратегію, синхронізовану з планом мобільності та європейськими муніципалітетами в плануванні сталого транспорту.

До головних проблем, з якими стикаються українські міста, можна віднести: громадський транспорт (нерозвинений, задубльований та непопулярний), відсутність велосипедної інфраструктури, погану пішохідну інфраструктуру, зростання рівня автомобілізації. Важливо, щоб міські голови брали реалізацію плану під особистий контроль, а громадяни також залучалися до процесу.

Головна проблема Києва – шалений ріст автомобілізації населення, ситуація тільки погіршується. Якщо зараз в середньому одна поїздка по місту займає більше 1 години, то незабаром її тривалість збільшиться до 1,5-2 години. На даний момент громадський транспорт в Києві не розвивається. Є ряд інфраструктурних проєктів, на які є запит у городян, але фінансування на них немає. Експерт упевнений в необхідності прагматичного планування транспорту для вирішення поточних проблем, де слід відмовитися від планування екстенсивного інфраструктури.

.....

Під час детального розбору кейса Миколаєва, Євген Богаченко, Директор, **КП "Міський інформаційно обчислювальний центр"** поділився головною проблематикою рідного міста: маршрутки вже стали візитною карткою Миколаєва. Вони примудряються забивати найбільші магістралі, заважають руху електротранспорту. Після затвердження транспортної моделі, постало питання про оптимізацію маршрутної мережі, щоб прибрати або мінімізувати дублювання та перенаправити потоки в необхідні місця, відмовитися від передачі найбільш популярних маршрутів приватним перевізникам.

На даний момент бюджет міста є основним джерелом фінансування транспорту. Хоча по електротранспорту влада працює з ЄБРР, але під великі проєкти необхідні зовнішні інвестори.

До інших поточних проблем Миколаєва Денис Моляка, Заступник директора, **А + С Україна** відніс також низьку кваліфікацію кадрів в транспортній галузі, їх високу плінність, а також велике навантаження на автодорожню мережу, шум та забруднення повітря у великому портовому місті, де більше половини фур з вантажами на експорт проїжджає через центр.

За словами Вадима Денисенка, Експерта з міської мобільності, **А + С Україна**, при вирішенні транспортних проблем в Миколаєві робиться ставка на перехід взаємодії з перевізниками з моделі оплати за маршрут на модель оплати за транспортну роботу (аналогічна модель вже існує в Житомирі).

У Миколаєві приблизно 40% громадян пересуваються по місту на громадському транспорті. Потрібно звертати пильну увагу на якість рухомого складу, на конкуренцію на ринку громадського транспорту, на якість дорожнього господарства по трамваям та контактної мережі для тролейбусів. У розробленій схемі оптимізації маршрутів міського транспорту запропоновано скоротити кількість малогабаритного транспорту і збільшити частку більших транспортних засобів. При пересадках на інший маршрут потрібна система єдиного квитка. Експерти підраховали, що 12% всіх поїздок можна перевести на велосипедний транспорт, тому що в половині домогосподарств є велосипеди.

.....

Кейс міста Житомир представив Дмитро Ткачук, Заступник міського голови з питань діяльності виконавчих органів влади, **Житомирська міська рада**.

План сталої міської мобільності в Житомирі знаходиться на фінальній стадії затвердження. Він включає 6 пріоритетів: розвиток громадського транспорту, безпека дорожнього руху, розвиток вело-інфраструктури, популяризація пересування пішки, зовнішнє сполучення та паркувальний простір. Для фінансування залучаються гроші інвесторів: підписано контракт з ЄБРР на закупівлю 50 тролейбусів та на будівництво нової тролейбусної лінії; є перспектива співпраці з німецьким банком по заміні трамваїв та будівництва колій; приватні компанії готові давати гроші на установку електронних табло; епізодично приватні перевізники також залучають інвестиції в свій бізнес.

Уже другий рік Житомир взаємодіє з державними перевізниками (трамваї та тролейбуси) на підставі договору транспортної роботи. При контролі влада бачить точний щохвилинний розклад по кожній зупинці, кількість транспорту на маршрутах. За фактом оплачується тільки та робота, яка виконана. Дана модель для комунального транспорту може бути повністю застосовна і до приватних операторів. Не має значення, о котрій годині працювати, скільки кіл зробив водій, кого він везе в салоні. Оплата йде за кілометраж.

Представник мерії впевнений, що подібна модель - це єдиний шлях для перезавантаження системи, тому що ринок приватних перевезень вмирає. При цьому жодне місто не зможе повністю обійтися без приватних перевізників, але умови співпраці з ними можна зробити прийнятними. Один з таких шляхів - створення агломерацій, тобто вихід транспортної моделі за межі міста до найближчих села та ОТГ.

.....

Стосовно кейса Полтави, думку висловили представники **КО «Інститут розвитку міста» Полтавської міської ради**. Юрій Левченко, Директор продемонстрував учасникам конференції об'ємний план інтегрованого розвитку Полтави 2030 вже затверджений в міській раді наприкінці 2018. Проект плану сталої міської мобільності розроблявся 1,5 року спільно з Житомиром, його затвердження заплановано на квітень 2019.



# CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

Артем Іванюк, Головний спеціаліст і менеджер проектів впевнений, що в центр зазначеного плану необхідно поставити людину, а не автомобіліста, велосипед або громадський транспорт. Пріоритети розвитку аналогічні житомирським, за винятком акценту на доступність для маломобільних груп населення.

Вадим Денисенко, Експерт з міської мобільності, **A + C Україна** доповнив, що в Полтаві існують місця великого скупчення маршрутів громадського транспорту. Проблема ця вирішується тільки через оптимізацію маршрутів. На рівні реалізації це означає можливість робити пересадки, тобто впроваджувати єдиний квиток для поїздок по фіксованому часу з будь-якою кількістю пересадок. Одночасно, в центральній частині міста будуть створені виділені лінії для руху громадського транспорту.

Під час розгляду практичного кейса щодо впровадження електронного квитка у Львові була відмінна можливість розглянути питання як з боку розробки, так і з боку впровадження.

Олексій Авраменко, Генеральний директор, **EasyPay** повідомив, що система blue tooth квитків, встановлена у львівському електротранспорті не має на сьогоднішній день аналогів в Україні. Компанія прийняла рішення співпрацювати зі Львовом саме тому, що місцеві мешканці відкриті до впровадження новинок. Зараз робота по впровадженню «розумних» транспортних рішень йде з Івано-Франківськом та Житомиром.

Валерій Чекалкін, Генеральний директор, **Jetbeep** поінформував аудиторію про те, що робота над створенням даної системи безготівкової оплати проїзду почалася 2 роки тому.

В основу розробки лягло рішення зробити фізичний світ навколо персоналізованим та інтерактивним за аналогією з on-line світом. Зараз у Львові працює один маршрут з blue tooth квитками, але вже відвантажена партія антивандального обладнання на всі тролейбуси і трамваї.

В'ячеслав Кокоско, Директор, **ЛКП "Львівелектротранс"** підтвердив, що впровадження системи безготівкової оплати проїзду нічого не коштувала Львову. На сьогоднішній день у Львові паралельно працюють кілька видів е-квитків: QR-коди, валідатори з опцією сплати будь-якою пластиковою картою, смс-квитки та blue tooth-квитки. Тобто немає пасажирів, які не здатні оплатити проїзд електронно.

Комунальне підприємство прорахувало економіку і з'ясувало, що їм дешевше продавати квитки на електронних носіях. Система blue tooth повністю показує кількість пасажирів, допомагає ідентифікувати пільговиків; QR-коди дають дані про вік і стать пасажирів. У перспективі необхідно валідувати всі пільгові категорії пасажирів.

Володимир Шматько, Міський голова, **Чортківський міська рада** поділився зі слухачами досвідом підрахунку пільговиків в своєму місті, тому що з самого початку не було зрозуміло, скільки людей використовують громадський транспорт. Протягом 3 років кожен пільговик отримував паперовий купончик з нумерацією. Всі пільговики (за винятком учасників війни на Сході) мають право на 10 поїздок на місяць.

Міська влада стимулює громадян переходити на безготівкову оплату проїзду: встановлюються валідатори в автобусах, надаються нижчі тарифи на поїздки, забезпечують кожного «карткою городянина» на 15 поїздок для аналізу пасажиропотоків.



# CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

Проблема з автомобілізацією існує не тільки в столиці, але і в Західній Україні в цілому, тому що багато людей їздять на роботу за кордон і практично в кожній сім'ї є свій автомобіль.

Тому у Чорткові, як і в інших малих містах, шукають можливості для розробки власної транспортної моделі. Одним з кроків на цьому шляху стає популяризація велосипедного транспорту, пішохідних зон, плани щодо встановлення оплати за в'їзд на авто в центр міста.

Олександр Бідзіля, Директор, **Мукачівпастрас КП** представив практичний кейс про створення муніципальної транспортної компанії, яка функціонує вже 1,5 року.

У 2017 міська влада прийняла рішення про закупівлю нових автобусів, що зможуть конкурувати з приватними операторами. У перші 4 місяці після старту даної ініціативи підприємство закупило 20 автобусів більшої місткості.

Комунальники прагнули підняти якість надання послуг, але розуміли, що високий тариф не погодять і багато дотацій не виділять. Довелося прийняти непопулярне рішення - поставити турнікети в транспорт.

У комунальному транспорті Мукачєво працює кілька система е-квитків: QR-коди, багаторазові картки, банківські картки з PayPass. Для ідентифікації пільговиків перед запуском е-квитків була реалізована програма «картка городянина», яку безкоштовно отримав кожен пільговик та пенсіонер.

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.

Отримана прозора аналітика дає дані про кількість пасажирів, які їздять по пільгах, що дозволяє підприємству отримувати компенсацію з управління соц.захисту. Одночасно, приходять дані про кількість людей, що використовують для покупки квитків PayPass (приблизно 5% від загальної кількості), QR-коди та багаторазові квитки. Зараз місто планує відмовитися від QR-кодів через нестабільний зв'язок з мережею Інтернет. Підприємство проводить інформаційну кампанію, щоб орієнтувати людей на використання багаторазового електронного квитка.

У фіналі круглого столу учасники висловили своє бачення розвитку галузі громадського транспорту в Україні на найближчі кілька років.

Дмитро Ткачук, Заступник міського голови з питань діяльності виконавчих органів влади, **Житомирська міська рада** впевнений в необхідності змінити правила гри. По-перше, це економіка (гроші для влади, і для бізнесу), по-друге, це - сервіс (якість і рівень послуг, побажання споживачів). Залежність сервісу від економіки і від оплати дає можливість як для контролю, так і стимулю розвиватися та інвестувати, щоб підвищити рівень цього сервісу для користувачів. Також з'являється можливість перевіряти і карати за невиконання взятих на себе зобов'язань.



# CITY TRANS UKRAINE 2019

Buses \ Trolleybuses \ Electrobuses \ Trams

28-29 March, Kiev, Ukraine, NSC Olympiyskiy

В'ячеслав Кокошко, Директор, ЛКП "Львівелектротранс" акцентував увагу аудиторії на важливості використання велосипедів. Комунальне підприємство вже запустило спільні абонементи з велосипедною компанією, щоб людина могла скористатися електротранспортом, а потім пересісти на велосипед там, де є корки на маршруті. Ще дуже важливим є питання зворотного зв'язку від громадян. У Львові працює «гаряча лінія», куди звертаються громадяни за фактами порушень і комунальники повинні реагувати.

Думку колеги зі Львова розділив і Володимир Шматько, Миський голова, **Чортківська міська рада**. Чортків став одним з перших в Україні міст, що підписало концепцію про перехід до 2050 року на поновлювані джерела енергії. Місто хоче розвивати електротранспорт і відмовитися від двигунів внутрішнього згоряння, щоб зберегти природу. Влада думає над темою «зеленого» громадського транспорту, популяризує велосипедний транспорт серед співробітників мерії.

Олександр Бідзіля, Директор, **Мукачевпастрас КП** окреслив ті проблеми, з якими транспортної галузі доведеться зіткнутися в найближчі роки. По-перше, мова йде про проблему з водіями громадського транспорту, тому що молоді кадри не вважають таку роботу престижною.

Друга проблема стосується точного та прозорого обліку всіх пасажирів, включаючи пільговиків. Міська влада повинна позиціонувати громадський транспорт як соціальний проект, який потрібно дотувати, якщо громадяни хочуть отримати відповідний рівень послуг.

Андрій Федоренко, Заступник директора, **TELECARD** поділився баченням того, як буде розвиватися громадський транспорт у великих містах. На наступному етапі потрібно планувати тривалість поїздки для пасажирів з точки А в точку Б. Тоді диспетчерські центри вже зможуть планувати транспортний потік, а не просто контролювати місце розташування транспортних засобів в поточний момент часу.

Ще експерт висловив думку, що різноманіття технологій, існуючих на сьогоднішній день, призведе нас в підсумку до 2-3 робочих моделей. Подібне різноманіття не може існувати на ринку одночасно, особливо в міському господарстві, тобто все буде уніфіковано в єдині рішення.

\*\*\*\*\*

**IV міжнародна виставка City Trans Ukraine 2019** відбудеться в квітні 2019 Києві, Україна на території НСК Олімпійський.

З усіх питань щодо цієї події, а також стосовно інших проектів напрямку «**Міський транспорт та інфраструктура**» просимо звертатися до організаторів за нижче вказаними контактами:

**ТОВ «Бізнес-Форум»**  
Тел. + 38-056 794 33 94  
[expo@citytrans-ua.com](mailto:expo@citytrans-ua.com)  
[www.citytrans-ua.com/ua/](http://www.citytrans-ua.com/ua/)