



ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 26 июня 2024 г. № 292-р
г. МАХАЧКАЛА

**Об утверждении Концепции развития
общественного транспорта Республики Дагестан
на период до 2030 года**

1. Утвердить прилагаемую Концепцию развития общественного транспорта Республики Дагестан на период до 2030 года (далее – Концепция).

2. Органам исполнительной власти Республики Дагестан и органам местного самоуправления муниципальных образований Республики Дагестан руководствоваться положениями Концепции при осуществлении деятельности в данной сфере.



**Временно исполняющий обязанности
Председателя Правительства
Республики Дагестан**

Р. Алиев

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Республики Дагестан
от 26 июня 2024 г. № 292-р

К О Н Ц Е П Ц И Я
развития общественного транспорта Республики Дагестан
на период до 2030 года

I. Введение

Общественный транспорт – одна из важнейших составляющих транспортного комплекса Республики Дагестан, которая характеризуется сложной организационной структурой, включающей в себя хозяйствующие субъекты автомобильного, городского наземного электрического, железнодорожного транспорта различной формы собственности.

Устойчивое и эффективное функционирование общественного транспорта определяет развитие внутренних транспортно-экономических связей, способствует стабилизации и подъему экономики, улучшению условий и уровня жизни населения Республики Дагестан.

Концепция развития общественного транспорта Республики Дагестан на период до 2030 года (далее – Концепция) определяет приоритеты и направления развития общественного транспорта в соответствии с Планом мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Республики Дагестан на период до 2030 года, утвержденным постановлением Правительства Республики Дагестан от 10 июля 2023 г. № 267, и Стратегией в области цифровой трансформации отраслей экономики, социальной сферы и государственного управления Республики Дагестан, утвержденной распоряжением Правительства Республики Дагестан от 11 октября 2022 г. № 461-р.

Стратегической целью является удовлетворение потребностей общества и экономики в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

Достижение данной стратегической цели будет обеспечено путем эффективного решения существующих проблем в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта:

обновление общественного транспорта путем замены автобусов малого класса на автобус среднего и большого класса;

обновление и реконструкция электрохозяйства троллейбусного управления;

развитие магистральных перевозок троллейбусами и автобусами среднего и большого класса.

II. Автомобильный транспорт и городской наземный
электрический транспорт

Автомобильный транспорт и городской наземный электрический транспорт являются важной частью транспортной системы республики,

эффективное функционирование которой создает необходимые условия для модернизации и инновационного развития экономики, для обеспечения удовлетворения транспортных потребностей населения. Автомобильный транспорт определяет также возможности по созданию условий для выравнивания социально-экономического развития и обеспечения связанности территории республики.

В этих условиях повышение требований к качеству транспортных услуг и обеспечению безопасности и устойчивости функционирования общественного транспорта является современным вызовом, стоящим перед автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, требующим четкого определения приоритетов, целей и задач развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Организация пассажирских перевозок осуществляется на основании Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» и Закона Республики Дагестан от 5 мая 2012 г. № 26 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Республике Дагестан», иных нормативных правовых актов Российской Федерации и Республики Дагестан.

1. Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт является важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры Республики Дагестан. Автомобильный транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии республики, обеспечивая удовлетворение транспортных потребностей населения и экономики, создавая необходимые коммуникационные условия для обеспечения ее территориальной целостности.

Автомобильный транспорт является основным видом транспорта при обеспечении подвижности населения с трудовыми, бытовыми и культурными целями. На долю автомобильного транспорта приходится более 80 проц. общего объема перевозок пассажиров.

Автобусный транспорт выполняет важную социальную роль, обеспечивая подвижность наиболее экономически незащищенных слоев населения.

Преобладающая часть автомобильных перевозчиков относится к субъектам малого и среднего предпринимательства.

Автомобильный транспорт является заметным потребителем трудовых ресурсов, где занято порядка 5 тысяч человек.

Среди основных преимуществ автомобильного транспорта, позволяющих ему успешно конкурировать с другими видами транспорта, необходимо отметить следующие:

высокий уровень географической и технологической доступности автотранспортных услуг;

большое разнообразие используемых автотранспортных средств, позволяющее обеспечить удовлетворение практически всех потребностей рынков транспортных услуг;

возможность доставки пассажиров без дополнительных пересадок;

возможность обеспечения достаточно высоких скоростей доставки пассажиров;

возможность оперативного изменения маршрутов и графиков движения;

более гибкое ценообразование по сравнению с другими видами транспорта.

К основным недостаткам автомобильного транспорта по сравнению с другими видами транспорта относятся:

относительно более низкая производительность единицы подвижного состава;

высокая потребность в персонале;

более низкий уровень транспортной и экологической безопасности.

По данным УГИБДД МВД по Республике Дагестан, общее количество зарегистрированных в республике автобусов составляет 24 508 единиц, из которых 20898 автобусов находятся в эксплуатации более 10 лет.

Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в республике составляет:

Годы	2020	2021	2022	2023
Перевезено пассажиров, млн человек	23,2	22,0	26,5	20,9
Пассажирооборот, млн пасс-км	568,53	384,2	355,6	363,7,3

По состоянию на 1 июня 2024 года маршрутная сеть Республики Дагестан состоит из 615 маршрутов регулярных перевозок, в том числе 92 межрегиональных, 383 межмуниципального и 140 муниципальных маршрутов.

Общее количество задействованного в пассажирских перевозках транспорта по муниципальным и межмуниципальным маршрутам составляет порядка 3,2 тыс. единиц автобусов малого, среднего, большого класса и троллейбусов.

Проведенный анализ пассажиропотоков на межмуниципальной маршрутной сети Республики Дагестан показывает, что межмуниципальные перевозки пассажиров достаточно развиты. Все районные центры имеют автобусное сообщение со столицей и городами республики.

Также наблюдается развитие перевозок из населенных пунктов, не являющихся районными центрами, в городские поселения, кроме того, увеличивается количество паритетных маршрутов и количество перевозчиков на одном маршруте, что создает условия для конкуренции.

Возрастающий объем пригородных пассажирских перевозок требует постепенного перехода к использованию подвижного состава средней и большой вместимости. Технология эксплуатации автобусов большой вместимости существенно отличается от технологии эксплуатации подвижного состава малой вместимости, преимущественно используемого перевозчиками на

межмуниципальных маршрутах. В связи с этим необходимо строительство частными перевозчиками автобусных парков с зонами для хранения и технического обслуживания автобусов.

Особое внимание и озабоченность вызывает развитие муниципального (городского) транспорта.

Бесперебойное функционирование городского пассажирского транспорта важно для социально-экономического развития городов. В связи с их ростом и развитием увеличивается нагрузка на общественный транспорт, неизбежно возникают проблемы, связанные с оказанием транспортных услуг населению. Таким образом, вопрос развития городского общественного транспорта Республики Дагестан является актуальным и требующим особого внимания.

Муниципальная маршрутная сеть Республики Дагестан состоит из 130 регулярных маршрутов и представлена тремя видами транспорта: троллейбусами, автобусами большого класса, автобусами малого класса (маршрутные такси). Обслуживание маршрутов в городах республики осуществляет 24 транспортных предприятий. Общее количество транспортных средств, задействованных в пассажирских перевозках по муниципальным маршрутам, составляет 1757 единиц.

Вместе с тем использование пассажирского транспорта малой вместимости отрицательно влияет на загруженность улично-дорожной сети городов, транспортная инфраструктура которых не обладает достаточной пропускной способностью для столь интенсивного движения пассажирского транспорта. Таким образом, необходимо отметить недостаточное развитие магистральных перевозок троллейбусами и автобусами большого и среднего класса.

Интенсивный рост числа автомобильного транспорта на улицах городов приводит к целому ряду негативных последствий – к росту числа заторов на дорогах и перегрузке городских улично-дорожных сетей, возрастанию в связи с этим времени доставки пассажиров, увеличению выбросов загрязняющих веществ от автомобильного транспорта, снижению уровня безопасности дорожного движения.

Организация обслуживания маршрутов транспортом малой вместимости со значительным их дублированием привела к потере экономических преимуществ транспортных средств большой вместимости, прежде всего электротранспорта, проявляющихся при высокой концентрации пассажиропотока на конкретном маршруте. Это стало основной причиной падения эффективности и уровня технического состояния транспорта большой вместимости.

В этой связи необходима комплексная реформа общественного транспорта городов, включающая в себя оптимизацию городской маршрутной сети, модернизацию подвижного состава, развитие магистральных маршрутов пассажирским транспортом большого класса, а также мероприятия по строительству необходимой транспортной инфраструктуры, в том числе обустройство остановок общественного транспорта.

2. Городской наземный электрический транспорт

Городской наземный электрический транспорт играет достаточно важную роль в обеспечении транспортных потребностей населения.

Среди основных преимуществ транспорта на электрической тяге необходимо отметить следующие:

- нулевой уровень загрязнения воздуха в зоне следования и посадки;
- пониженный уровень шума и вибрации;
- комфортная для пассажиров динамика разгона и торможения;
- низкая себестоимость перевозок при обслуживании больших пассажиропотоков.

Городской наземный электрический транспорт в республике представлен МУП «Махачкалинское троллейбусное управление» (далее – МУП «МТУ»), которое обслуживает три муниципальных маршрута. Предприятие имеет на своем балансе 34 троллейбуса. Средний ежедневный выход на линию составляет 12 единиц. Подвижной состав и основные фонды предприятия характеризуются высокой степенью изношенности. Средний возраст парка троллейбусов – 14 лет. Степень изношенности энергохозяйства составляет порядка 90 процентов.

Маршрутная троллейбусная сеть:

№ маршрутов	Маршруты
3	Поселок Ватан – пр. А. Акушинского – ул. Г. Гаджиева – ул. М. Гаджиева – ЦУМ – пр. Р. Гамзатова – пр. Петра 1 – Издательство – пр. Насрутдинова – г. Каспийск – пр. Акулиничева – ул. Ленина – Завод «Дагдизель»
5	ул. Маяковского – ул. Магомедтагирова – пр. И. Шамиля – пр. Гамидова – пр. Р. Гамзатова – ЦУМ – ул. М. Гаджиева – ул. Г. Гаджиева – ул. Магомедтагирова – ул. Маяковского (кольцевой маршрут)
6	ул. Маяковского – ул. Магомедтагирова – ул. Г. Гаджиева – ул. М. Гаджиева – ЦУМ – пр. Р. Гамзатова – пр. Гамидова – пр. И. Шамиля – ул. Магомедтагирова – ул. Маяковского (кольцевой маршрут)
8	Поселок Ватан – пр. А. Акушинского – пр. И. Шамиля – Магазин «1000 мелочей»
12	Троллейбусное кольцо – пр. И. Шамиля – пр. Гамидова – пр. Петра 1 – пр. Насрутдинова – г. Каспийск – пр. Акулиничева – ул. Ленина – Завод «Дагдизель»

Вследствие систематического недофинансирования в предыдущие периоды предприятие находится в сложном финансовом положении.

Вместе с тем наличие собственной территории (3,2 га), производственно-технической базы и расположение вблизи одной из основных транспортных развязок позволяет рассматривать возможность репрофилирования МУП «МТУ» в предприятие смешанного типа – автобусно-троллейбусный парк с размещением до 100 единиц троллейбусов и автобусов большой вместимости.

Кроме того, видится целесообразной организация на базе предприятия предоставления сопутствующих услуг другим хозяйствующим предприятиям, таких как проведение предрейсового медицинского осмотра водителей и

технического осмотра транспорта, привлечение частных инвестиций на взаимовыгодных условиях (аренда помещений).

3. Цифровизация транспортной отрасли

Цифровая трансформация Республики Дагестан в области транспорта и логистики направлена на:

- 1) создание условий для построения оптимальных маршрутов и информационно-навигационного построения пассажирских поездок;
- 2) повышение уровня безопасности при осуществлении пассажирских перевозок;
- 3) обеспечение возможности безналичной оплаты проезда в общественном транспорте;
- 4) создание интеллектуальной транспортной системы Махачкалинской агломерации на территории Республики Дагестан;
- 5) интеграцию региональных транспортных систем с ситуационно-информационным центром Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс России).

Минтрансом России определены шесть проектов по улучшению цифровой трансформации транспортной отрасли в городах. А именно:

- беспилотный транспорт для пассажиров и грузов;
- создание зеленого цифрового коридора пассажиров;
- бесшовная грузовая логистика;
- цифровое управление транспортной системой Российской Федерации;
- цифровизация транспортной безопасности;
- цифровые двойники объектов транспортной инфраструктуры.

Цель проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира»: увеличение скорости перевозок, повышение качества и снижение стоимости транспортно-логистических услуг для населения и бизнеса, реализация концепции бесшовных внутрироссийских и международных перевозок.

Реализация проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» позволит:

- создать условия для построения оптимальных маршрутов и информационно-навигационного построения пассажирских поездок;
- повысить уровень безопасности при осуществлении пассажирских перевозок;
- обеспечить возможность безналичной оплаты проезда в общественном транспорте, осуществляющем регулярные пассажирские перевозки;
- увеличить среднюю скорость перемещения пассажиров в городском общественном транспорте;
- сократить время ожидания городского общественного транспорта.

В соответствии со Стратегией в области цифровой трансформации отраслей экономики, социальной сферы и государственного управления Республики Дагестан достижение показателя проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» приведены в таблице.

Показатели реализации проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» в Республике Дагестан приведены в таблице:

Города	Доля автобусов, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном (в пределах Республики Дагестан) сообщении, оснащенных системами видеонаблюдения салонов (с функцией записи), соответствующих требованиям о защите персональных данных, ед.	Доля автобусов, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном (в пределах Республики Дагестан) сообщении, для которых обеспечено размещение в открытом доступе информации об их реальном движении по маршрутам, ед.	Доля автобусов, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном (в пределах Республики Дагестан) сообщении, оснащенных системами безналичной оплаты проезда, ед.	Всего количество автобусов, обслуживающих маршрутную сеть, ед.
Махачкала	391	268	290	1099
Избербаш	-	3	-	25
Дербент	15	-	-	205
Каспийск	-	-	-	120
Дагестанские Огни	-	-	-	6
Буйнакс	6	-	-	12
Кизилюрт	-	5	-	28
Хасавюрт	-	100	-	222
Кизляр	40	15	10	40
Южно-Сухокумск	-	-	-	0
Муниципальные	452	391	300	1757
Межмуниципальные	200	200	200	1498
Всего	652	591	500	3255
Доля показателя	20,03 %	18,15 %	15,36 %	

4. Безопасность дорожного движения

Проблема аварийности на дорогах является актуальной во всем мире. По данным Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ), в мире ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) погибает более 1 млн человек.

По данным статистики, ситуация с аварийностью на дорогах Республики Дагестан остается неблагоприятной. Известно, что основными причинами

ДТП являются несоответствие одного из элементов системы «Водитель – автомобиль – дорога – среда» (далее – ВАДС) установленным требованиям безопасности.

Интенсивное развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, увеличение количества автомобилей приводит к снижению безопасности на дорогах, повышению числа ДТП.

Показатели ДТП в республике за три года

Годы	Совершено ДТП	Погибло, чел.	Ранено, чел.
2020	1444	316	1976
2021	1384	309	1914
2022	1446	326	2015
2023	1677	348	2450

Одной из причин возникновения ДТП в республике является неудовлетворительное состояние улиц и дорог, а также опасность и сложность горных дорог, не отвечающих нормативным требованиям. Это требует высокого уровня дисциплины и профессионального мастерства водителей.

Сложившаяся ситуация на дорогах предполагает необходимость разработки и внедрения кардинальных мер в области обеспечения безопасности дорожного движения.

С этой целью в республике проводится работа, направленная на снижение дорожно-транспортных происшествий.

На основании анализа ДТП ежегодно разрабатываются Планы мероприятий по снижению аварийности и смертности на участках концентраций ДТП на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения по согласованию с УГИБДД МВД по Республике Дагестан.

Осуществляется ежедневный мониторинг ДТП для принятия экстренных мер по дальнейшему предотвращению ДТП и учета участков наибольшей концентрации ДТП при формировании адресных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В целях снижения ДТП на аварийно-опасных участках автодорог республики эксплуатируются 4 мобильных и 1 передвижной комплексы и 363 камеры фотовидеофиксации для выявления нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств, превышения скорости движения и выездов на полосу встречного движения.

В текущем году был запущен пилотный проект по фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения посредством беспилотных летательных аппаратов.

Установлены 3 П-образные опоры, оснащенные 6 табло переменной информации, 5 приборов учета интенсивности дорожного движения, 10 комплексных постов контроля метеоданных, а также 18 комплексов системы «Умный пешеходный переход», оборудованных камерами фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения, проводится процедура подключения к

СПО «Паутина» и введено в эксплуатацию 5 автоматизированных пунктов весогабаритного контроля (далее – АПВГК).

Для решения проблемы предлагаются следующие организационные и технические мероприятия:

в соответствии с региональным проектом «Повышение безопасности дорожного движения» проведение мероприятий по обучению школьников и детей дошкольных образовательных учреждений с привлечением преподавателей профессиональных образовательных организаций; возобновление учебно-производственных комбинатов (далее – УПК) с целью изучения автодела и правил дорожного движения (далее – ПДД);

ужесточение требований к автошколам, обеспечение высокого качества подготовки водителей в соответствии с утвержденными программами;

контроль технического состояния транспорта перед выездом и при возврате с линии, проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей, проведение инструктажа водителей и их стажировки;

разработка эффективных схем организации дорожного движения, внедрение современных технических средств регулирования движения;

разработка и утверждение муниципальными образованиями Республики Дагестан комплексных схем организации дорожного движения в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 14 марта 2016 г. № Пр-637 и Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

5. Совершенствование тарифной политики

Особенность функционирования общественного транспорта заключается в необходимости согласования экономических интересов транспортных предприятий и общественных интересов с учетом потребностей всех слоев населения и предполагает строго взвешенный подход к формированию тарифов за пользование услугами общественного транспорта.

Для удовлетворения требований населения к транспортным услугам по количественным, качественным и экономическим параметрам и одновременного обеспечения рентабельности предприятий общественного транспорта необходимо сдерживать рост тарифов на перевозки общественным транспортом.

Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» введено понятие «регулируемый и нерегулируемый тариф на перевозки». Из-за отсутствия средств в республиканском бюджете Республики Дагестан пассажирские перевозки общественным транспортом в республике не финансируются и все регулярные перевозки по маршрутам осуществляются по нерегулируемому тарифу.

Допуск перевозчиков по результатам проведения конкурсов и заключение государственных (муниципальных) контрактов на транспортное обслуживание является достаточно эффективным средством создания конкуренции и повышает качество предоставляемых транспортных услуг. При этом отсутствие регулирования тарифов сопряжено с риском резкого повышения платы за проезд.

Механизм рыночной конкуренции также имеет свои недостатки, так как конкуренция часто оказывается недостаточной, недобросовестной и в итоге приводит к снижению качества транспортного обслуживания населения.

Система конкурсов позволяет достичь более эффективных и высоких показателей уровня транспортных услуг. Для этого необходимо создать продуманную и взвешенную систему конкурсов, основанных на объективных оценках уровня претендентов и вынесения частных решений с максимальным исключением субъективных подходов. При этом одним из вариантов обеспечения общего уровня рентабельности пассажирских перевозок может быть формирование лотов, объединяющих низкорентабельные и убыточные социально значимые маршруты с рентабельными.

Заключение контрактов с перевозчиками на длительный период времени (до 5 лет) послужило бы стимулом для инвестирования в сферу пассажирских перевозок финансовых средств и привлечет новых перевозчиков.

Предоставление субсидий на транспортное обслуживание населения в целях компенсации перевозчику убытков, возникших вследствие регулирования тарифов и перевозки льготных категорий граждан, должно предполагать использование механизмов мобилизации внутрихозяйственных резервов транспортных предприятий, оптимизации их производства и т.п.

В современных условиях совершенствование тарифной политики заключается в создании эффективного механизма, основанного на использовании различных сочетаний элементов рыночного и государственного регулирования рынка транспортных услуг с учетом их социальной значимости.

Основными задачами совершенствования тарифной политики являются:
мониторинг тарифов в целях ограничения их инфляционного влияния;
ограничение роста тарифов для обеспечения доступности транспортных услуг и недопущения их оказания ниже себестоимости (демпинга) или долгосрочного применения заниженных цен, не позволяющих обеспечить безопасность и качество транспортного процесса;

обеспечение ценовой прозрачности рынка за счет расширения практики применения принципа «объявленного тарифа»;

обеспечение в интересах пользователей транспортных услуг стабильности и унификации тарифов.

В сфере автомобильного и электрического общественного транспорта тарифное регулирование предполагает повышение ценовой доступности услуг общественного транспорта для менее обеспеченных слоев населения.

Тарифное регулирование должно осуществляться путем постепенного выравнивания уровня транспортной обеспеченности городских и пригородных маршрутов и создания условий для улучшения качества услуг.

Ценообразование на перевозки в коммерческом режиме должно основываться на учете конъюнктуры рынка и повышенного качества транспортных услуг.

6. Создание интеллектуальной транспортной системы ИТС

Создание интеллектуальной транспортной системы управления общественным транспортом в Махачкалинской агломерации обусловлено необходимостью повышения безопасности дорожного движения для автомобилистов и пешеходов, снижения количества ДТП, сокращения количества пробок, улучшения качества сервиса и повышения комфорта для пассажиров общественного транспорта, повышения эффективности управления общественным транспортом и мониторинга его функционирования и создание единого информационного пространства для взаимодействия всех участников транспортно-дорожного комплекса.

Основными задачами данной системы являются:

модернизация светофорных объектов и установка стратегических детекторов транспорта;

создание центра управления дорожным движением и центра обработки данных;

внедрение подсистем: светофорного управления, видеонаблюдения, мониторинга параметров транспортного потока, подсистемы «умные остановки», мониторинга состояния дорог;

внедрение модулей: координированного управления светофорными объектами, управления маршрутами общественного транспорта, конфигурации сценарных планов управления движением, администрирования транспортных правонарушений, прогнозирования и моделирования, контроля эффективности ИТС.

Необходима реализация подобных проектов в городах республики.

7. Мониторинг функционирования общественного транспорта

Осуществление мониторинга функционирования общественного транспорта в рамках вышеуказанной системы позволит органам исполнительной власти Республики Дагестан и органам местного самоуправления муниципальных образований Республики Дагестан:

вести централизованный учет и хранить информацию об объектах общественного транспорта, его инфраструктуре (в том числе подвижной состав, остановочные пункты, станции и вокзалы) и хозяйствующих субъектах, предоставляющих транспортные услуги;

исключить дублирование в работе по сбору и хранению информации;

обрабатывать и анализировать актуальные данные по общественному транспорту;

исключить риск использования устаревших данных при проведении анализа и принятии управленческих решений в сфере общественного транспорта;

повысить эффективность межведомственного взаимодействия за счет общедоступного использования собранных сведений;

исключить многократное предоставление хозяйствующими субъектами идентичной (однотипной) информации в органы власти, контролирующие общественный транспорт.

8. Формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация

Формирование единой маршрутной сети общественного транспорта предполагает ведение реестра маршрутов общественного транспорта на региональном и муниципальном уровнях.

Реестр представляет собой информационную систему учета в электронном и бумажном форматах сведений о маршрутах общественного транспорта (включая его номер, путь следования, указание места остановочных пунктов и их наименований, места конечных остановочных пунктов).

Данные реестры находятся в открытом в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на сайтах Минтранса РД и администраций городов.

Для улучшения и упорядочения движения общественного транспорта, обеспечения комфортных условий пересадки пассажиров с одного транспорта на другой и эффективности использования подвижного состава необходимо осуществить оптимизацию маршрутной сети с применением логистических принципов развития транспорта.

Оптимизация маршрутной сети обусловлена необходимостью:

исключения дублирования маршрутов движения общественного транспорта;

сокращения транзитных маршрутов общественного транспорта, проходящих через центры городов;

распределения подвижного состава по маршрутам с учетом пропускной способности дорог, допустимой скорости движения и в соответствии с его потребностями на маршруте;

открытия новых маршрутов общественного транспорта для удовлетворения потребностей населения.

Задачей реформирования системы наземного пассажирского транспорта является оптимизация маршрутной сети путем увеличения доли подвижного состава большой вместимости.

Основным вектором является развитие магистральных видов перевозок и оптимизация городской маршрутной сети.

В целях совершенствования городских пассажирских перевозок предполагаются мероприятия по организации выделенных полос для общественного транспорта. Текущая конфигурация организации дорожного

движения не в полной мере способствует использованию общественного транспорта.

9. Создание системы диспетчерского управления общественным транспортом

Осуществление диспетчерского управления общественным транспортом обеспечивает оперативное управление общественным транспортом и формирует объективную информацию о его функционировании.

Для этого необходимо в рамках интеллектуальной транспортной системы управления общественным транспортом информационно объединить центральные диспетчерские службы муниципальных образований, диспетчерские пункты на транспортных предприятиях, вокзалах и станциях.

Диспетчерское управление общественным транспортом обеспечит:

повышение качества транспортного обслуживания населения за счет непрерывного автоматизированного контроля движения в режиме реального времени;

координацию и синхронизацию работы всех видов общественного транспорта за счет увязки интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах;

повышение эффективности использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных потерь времени на маршруте и рационального использования подвижного состава и резерва на наиболее загруженных направлениях;

повышение безопасности пассажирских перевозок за счет оперативного оповещения водителей транспортных средств об авариях и чрезвычайных ситуациях на маршрутной сети и информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и чрезвычайных ситуаций посредством организации связи водителей транспортных средств, участников дорожно-транспортных происшествий с представителями оперативных служб (скорая помощь, полиция и др.);

предоставление информации населению о расписаниях движения общественного транспорта через информационно-телекоммуникационную сеть «Интернет», информационные киоски, в кол-центрах по городской и сотовой телефонной связи и через другие средства информирования населения;

оперативное информирование пассажиров на остановках (вокзалах) общественного транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) общественного транспорта, номере маршрута и фактическом времени прибытия очередного транспортного средства.

полный переход на автоматизированный учет и контроль организации работы транспортного комплекса путем интеграции вокзалов, автостанций, транспортных предприятий и транспортных средств в единое информационное пространство.

10. Воздействие автомобильного транспорта на состояние окружающей среды, здоровье населения и климат

Автомобильный транспорт является крупнейшим источником загрязнения окружающей среды. Доля его вклада в суммарные антропогенные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу составляет около 40 проц., достигая в крупных городах значения 70–90 процентов. Автомобильный транспорт является одним из значительных источников шумового загрязнения, образования твердых частиц и пыли из продуктов износа резины и асфальтобетонных дорожных покрытий, источником образования твердых отходов.

Все более актуальной становится проблема обеспечения охраны окружающей среды от вредного воздействия транспортными средствами, в том числе общественного транспорта.

Снижение вредного воздействия всех видов общественного транспорта на здоровье человека и окружающую среду достигается за счет перехода на применение транспортных средств, работающих на экологических видах топлива (компримированный природный газ (метан) и сжиженный углеводородный газ (пропан-бутан) и альтернативных источниках энергии.

Для этого необходимо:

увеличить транспорт, использующий компримированный природный газ (метан) и сжиженный углеводородный газ (пропан-бутан) как моторное топливо.

разработать и ввести механизм стимулирования транспортных организаций, использующих такие транспортные средства и источники топливно-энергетических ресурсов;

усилить контроль технического состояния эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям, ограничения выбросов и утилизации отходов транспортных предприятий;

использование технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации различных видов отходов, образующихся при эксплуатации транспорта.

Реализация данных мероприятий обеспечит:

повышение эффективности управления общественным транспортом;

повышение качества и безопасности транспортного обслуживания населения Республики Дагестан;

сокращение транспортных издержек транспортных предприятий;

снижение негативного влияния общественного транспорта на окружающую среду.

11. Основные проблемы развития автомобильного транспорта и городского электрического транспорта

За последние годы доминирующее положение в сфере автотранспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм

собственности на автомобильном транспорте в настоящее время выполняется более 90 проц. перевозок пассажиров.

Ликвидация системы планирования маршрутных сетей в городах со значительным дублированием маршрутов привела к потере экономических преимуществ транспортных средств большой вместимости, прежде всего электротранспорта. Политика «дерегулирования» маршрутных сетей стала основной причиной падения эффективности и уровня технического состояния транспорта большой вместимости.

Основными причинами, обуславливающими негативную ситуацию с управлением транспортом общего пользования, являются следующие:

отсутствие восприятия городского транспорта как системы жизнеобеспечения наряду с аналогичными системами (электро-, водоснабжением, улично-дорожной сетью и т.п.), которые должны гарантировать единое, равное качество сетевого сервиса при социально приемлемом уровне расходов для граждан;

распространенное восприятие городских и пригородных пассажирских перевозок как «бизнеса, зарабатывающего на пассажирах»;

практика решения сугубо социальной задачи (уменьшение транспортных расходов наименее обеспеченных слоев населения) за счет перевозчиков путем сдерживания тарифов для населения без надлежащей компенсации выпадающих доходов перевозчиков.

Существующие механизмы налогообложения в совокупности с введением новых требований при организации перевозок пассажиров приводят к росту финансовой нагрузки на перевозчиков. С другой стороны, существует объективная необходимость включения в стоимость работы автотранспорта удельной стоимостной оценки всех «внешних» факторов, связанных с его функционированием.

Одним из важных факторов, определяющих эффективность работы автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, является техническое состояние его подвижного состава.

Значительный срок службы и высокий износ подвижного состава приводят к росту себестоимости перевозок. В осенне-зимний период недостаток подвижного состава на маршрутах ощущается особенно остро.

Увеличение транспортной подвижности населения, в условиях сокращения провозных возможностей приводит к перенаполняемости подвижного состава. Не обеспечивается не только минимальный уровень комфортности поездок пассажиров, но и необходимые условия соблюдения безопасности при их перевозках.

У большинства автотранспортных перевозчиков республики и МУП «МТУ» отсутствуют собственные инвестиционные возможности для обновления основных средств, в первую очередь подвижного состава.

В целом отмеченные выше проблемы ведут к неудовлетворительному качеству транспортного обслуживания населения.

Правительством Российской Федерации принимаются стимулирующие меры поддержки и соучастия транспортного реформирования в регионах. На

сегодняшний день основным таким инструментом реализации мероприятий по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта является федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», который с 2020 года реализуется Министерством транспорта Российской Федерации в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Учитывая, что комплексная реформа системы пассажирского транспорта требует существенных финансовых средств, в перспективе целесообразно использовать данный инструмент поддержки для развития транспортного комплекса.

В целях развития транспортной инфраструктуры рассматривается возможность использования иных механизмов, предлагаемых федеральными органами исполнительной власти.

Также проблемой в области транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта является отсутствие устойчивого финансирования для содержания и софинансирования развития инфраструктуры (терминалы, остановочные пункты, отстойно-разворотные площадки и др.).

III. Пригородный железнодорожный транспорт

С 2011 года на территории Республики Дагестан пригородные пассажирские железнодорожные перевозки осуществляет АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» (далее – СКППК).

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляются по 3 маршрутам:

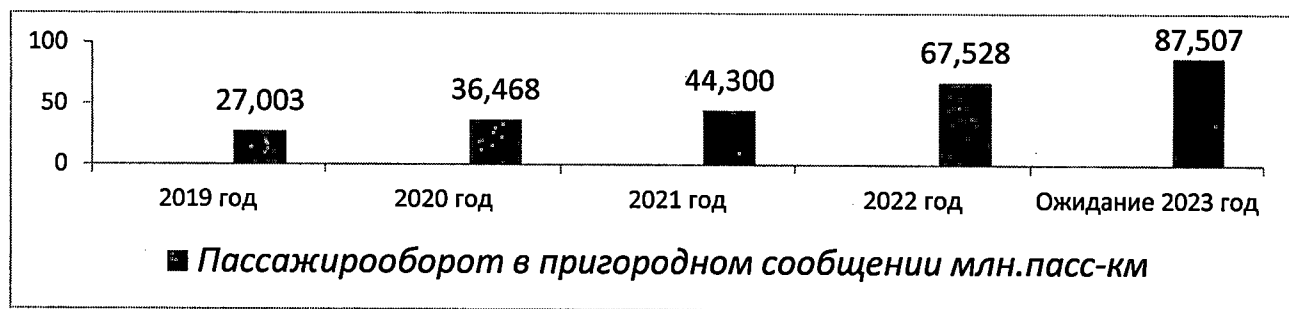
Махачкала – Хасавюрт – 2 пары пригородных поездов;

Махачкала – Дербент – 5 пар пригородных поездов;

Дербент – Граница 2454 км – 3 пары пригородных поездов.

Ежегодно пассажирооборот растет. Так, с 2019 по 2023 год он вырос в 3,2 раза.

Показатели	Ед. изм.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Ожидание 2023 г.
Пассажирооборот в пригородном сообщении	млн пасс-км	27,003	36,468	44,300	67,528	87,507
Количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении	тыс. чел	802	1055	1134	1394	1550



Такой рост пассажирооборота не случайный и сложился благодаря поэтапной адресной работе по развитию пригородного железнодорожного сообщения на территории Республики Дагестан.

Проведено ускорение поездов на всех маршрутах курсирования. С 2017 года на участке Махачкала – Дербент время в пути каждого поезда в среднем сокращено на 45 минут, на участке Махачкала – Хасавюрт – на 20 минут, на участке Дербент – Граница – на 10 минут.

В связи с ростом пассажиропотока были назначены дополнительные пары пригородных поездов:

с 8 апреля 2019 года по маршрутам Махачкала – Хасавюрт – 1 пара, Граница – Дербент – 1 пара;

с 20 и 21 августа 2021 года в ежедневном обращении назначены 2 пары пригородных поездов Махачкала – Дербент.

Ввиду стабильного спроса и при отсутствии альтернативного транспорта с 1 мая по 30 сентября 2023 года назначена дополнительная пара по маршруту Махачкала – Дербент курсированием в вечернее время, однако устойчивый спрос населения на эти поезда сохранился и после окончания туристического сезона, и поезда были назначены в круглогодичном ежедневном обращении.

В условиях повышенного пассажиропотока по согласованию с Правительством Республики Дагестан с 1 мая 2023 года увеличена составность всех поездов, курсирующих на участке Хасавюрт – Махачкала – Дербент, до 6 вагонов.

С 2021 года наблюдается отчетливый рост туристической привлекательности Республики Дагестан, что уже отражается и на объемах перевозок пригородным железнодорожным транспортом, который становится основным для удовлетворения потребностей туристов, посещающих республику, в транспортных услугах. Соответственно, и качество этих услуг также должно расти пропорционально пассажиропотоку.

Необходимо выделить следующие основные направления развития пригородных железнодорожных перевозок, в полной мере позволяющие выполнить поставленные цели и задачи:

обновление парка подвижного состава;

увеличение размеров движения пригородных поездов и сокращение времени в пути за счет снятия инфраструктурных барьеров;

обеспечение регулярного транспортного сообщения с АО «Международный аэропорт «Махачкала»;

развитие маршрутной сети пригородных поездов в республике;

модернизация пассажирской железнодорожной инфраструктуры.

В 2024 году запланирована поставка 4 составов современных электропоездов переменного тока серии ЭПЗД 6-вагонной составности для курсирования на участке Хасавюрт – Махачкала – Дербент. Новые поезда, оборудованные системами микроклимата салона, экологически чистыми туалетными комплексами, адаптированные для посадки и проезда маломобильных групп населения, в полной мере соответствуют актуальным требованиям к комфорту и безопасности поездки.

Важно отметить, что к 2025 году запланирован перевод участка Дербент – Граница на переменный род тока, что позволит использовать новый подвижной состав и на этом важном направлении, а также организовать беспересадочные маршруты Хасавюрт – Махачкала – Дербент – Граница. С учетом этого на 2025 год запланирована поставка еще двух электропоездов.

Основными критериями, по которым осуществляется выбор вида транспорта, являются скорость, комфорт в пути следования, вместимость транспортного средства и вариативность графика движения.

Таким образом, вместе с обновлением парка подвижного состава целесообразно в комплексе мер рассматривать и увеличение размеров движения с организацией «тактового» графика движения пригородных поездов с периодичностью 40 минут – 1 час на основных маршрутах.

В перспективе до 2030 года оптимально рассматривать организацию курсирования 20 пар пригородных поездов на участке Махачкала – Дербент (в нынешнем графике 5 пар) и не менее 6 пар поездов на участке Махачкала – Хасавюрт (в нынешнем графике 2 пары) с их синхронизацией между собой и обеспечением беспересадочного следования по маршруту Хасавюрт – Дербент.

Одновременно с повышением частоты курсирования поездов в условиях растущей туристической привлекательности и реализации крупных инвестиционных проектов, таких как «Каспийский прибрежный кластер» и «Всероссийский детский центр «Дагестан», для обеспечения транспортной доступности важно предусмотреть железнодорожное сообщение с АО «Международный аэропорт «Махачкала» в одном из двух вариантов реализации:

строительство нового однопутного электрифицированного пути к АО «Международный аэропорт «Махачкала» на участке пути между станциями Манас и Тарки;

организация транспортно-пересадочного узла на остановочном пункте «Уйташ» с обеспечением регулярного курсирования общественного автотранспорта по маршруту остановочный пункт «Уйташ» – Аэропорт по согласованному с электропоездами расписанию и с применением единого тарифа, обеспечивающего бесшовность перевозки.

Учитывая перспективы развития туристического потенциала республики, а также потребности населения в перевозках, важнейшим этапом развития транспортной системы Республики Дагестан является модернизация железнодорожной пассажирской инфраструктуры, в частности:

строительство и реконструкция пассажирских платформ с учетом их размещения в местах потенциального сосредоточения пассажиров;

организация удобных подъездов и подходов к станциям и остановочным пунктам;

модернизация системы информационно-навигационного обеспечения на объектах пассажирской железнодорожной инфраструктуры.

В перспективе дальнейшего развития сети пригородных пассажирских перевозок в Республике Дагестан до 2030 года актуально рассмотреть возможность организации регулярного пригородного сообщения в следующих направлениях:

Махачкала – Каспийск. Необходим комплекс мер по технической и технологической организации курсирования поездов на участке железнодорожного пути Махачкала – Каспийск. По оценке специалистов, для этого требуется электрификация подъездных путей к г. Каспийску от основной линии либо, применяя опыт некоторых регионов Российской Федерации, организация запуска рельсового автобуса;

Махачкала – Кизляр. Для организации пригородного железнодорожного сообщения на данном направлении необходима поставка нового подвижного состава с возможностью эксплуатации на неэлектрифицированном участке пути;

Махачкала – Грозный. Такой регулярный межсубъектовый маршрут существенно повысит привлекательность региона для туристов и станет стимулирующим фактором развития межсубъектового туризма.

Ожидаемые показатели перевозок при реализации проекта развития пригородного железнодорожного транспорта:

Показатели	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Пассажирооборот в пригородном сообщении, млн пасс-км	96,5	103,2	108,4	113,8	117,2	128,9	141,8
Количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении, тыс. чел	1 705	1 824	1 915	2 011	2 071	2 278	2 506