



РЕЙТИНГ ГОРОДОВ
РОССИИ
ПО КАЧЕСТВУ
ОБЩЕСТВЕННОГО
ТРАНСПОРТА

2024





**Рейтинг городов России
по качеству
общественного транспорта**

Составлен по данным
на конец III квартала 2023 года

Содержание

Алфавитный указатель городов	6
Вступление	8
Подходы к составлению рейтинга	9
Новые города	29
Условные обозначения	39
Рейтинг	
Москва.....	40
Санкт-Петербург	41
Пермь	42
Новокузнецк.....	43
Екатеринбург	44
Нижний Новгород	45
Казань.....	46
Кемерово.....	47
Волгоград.....	48
Самара	49
Ижевск	50
Мурманск.....	51
Ярославль.....	52
Череповец	53
Тверь.....	54
Южно-Сахалинск.....	55
Красноярск	56
Новосибирск	57
Челябинск	58
Владимир.....	59
Киров	60
Владивосток	61
Волжский.....	62
Курск.....	63
Кострома.....	64
Магнитогорск	65
Великий Новгород	66
Петропавловск-Камчатский.....	67
Нижнекамск.....	68
Омск	69
Ульяновск	70
Рязань.....	71
Сургут	72
Чебоксары.....	73
Краснодар.....	74
Ростов-на-Дону.....	75
Тюмень	76
Набережные Челны.....	77

Йошкар-Ола	78
Севастополь	79
Брянск	80
Барнаул	81
Рыбинск	82
Вологда	83
Дзержинск	84
Симферополь	85
Норильск	86
Тула	87
Калуга	88
Таганрог	89
Липецк	90
Братск	91
Смоленск	92
Архангельск	93
Пятигорск	94
Улан-Удэ	95
Уфа	96
Томск	97
Орёл	98
Хабаровск	99
Бийск	100
Калининград	101
Прокопьевск	102
Сочи	103
Чита	104
Нижневартовск	105
Иваново	106
Нижний Тагил	107
Благовещенск	108
Саратов	109
Стерлитамак	110
Иркутск	111
Сыктывкар	112
Тамбов	113
Псков	114
Новороссийск	115
Петрозаводск	116
Белгород	117
Якутск	118
Воронеж	119
Курган	120
Тольятти	121
Ангарск	122
Абакан	123

Орск.....	124
Астрахань.....	125
Старый Оскол.....	126
Махачкала.....	127
Пенза.....	128
Нальчик.....	129
Оренбург	130
Саранск	131
Ставрополь	132
Энгельс	133
Армавир.....	134
Владикавказ.....	135
Грозный	136
Комсомольск-на-Амуре.....	137
Шахты.....	138
Балаково.....	139
Уссурийск.....	140
Анапа	141
Обсуждение результатов и выводы	142
Вместо заключения	156
Приложение	162

Алфавитный указатель городов

Абакан.....	123
Анапа	141
Ангарск.....	122
Армавир.....	134
Архангельск.....	93
Астрахань.....	125
Балаково.....	139
Барнаул	81
Белгород.....	117
Бийск.....	100
Благовещенск.....	108
Братск	91
Брянск	80
Великий Новгород	66
Владивосток	61
Владикавказ.....	135
Владимир	59
Волгоград.....	48
Волжский.....	62
Вологда.....	83
Воронеж	119
Грозный	136
Дзержинск	84
Екатеринбург	44
Иваново	106
Ижевск	50
Иркутск.....	111
Йошкар-Ола	78
Казань.....	46
Калининград	101
Калуга	88
Кемерово.....	47
Киров	60
Комсомольск-на-Амуре.....	137
Кострома.....	64
Краснодар	74
Красноярск	56
Курган	120
Курск.....	63
Липецк.....	90
Магнитогорск	65
Махачкала.....	127
Москва.....	40
Мурманск.....	51

Набережные Челны.....	77
Нальчик.....	129
Нижевартовск.....	105
Нижекамск.....	68
Нижний Новгород	45
Нижний Тагил.....	107
Новокузнецк.....	43
Новороссийск.....	115
Новосибирск	57
Норильск.....	86
Омск	69
Оренбург	130
Орск.....	124
Орёл	98
Пенза.....	128
Пермь	42
Петрозаводск	116
Петропавловск-Камчатский.....	67
Прокопьевск.....	102
Псков.....	114
Пятигорск	94
Ростов-на-Дону.....	75
Рыбинск	82
Рязань.....	71
Самара	49
Санкт-Петербург	41
Саранск	131
Саратов.....	109
Севастополь.....	79
Симферополь	85
Смоленск	92
Сочи.....	103
Ставрополь	132
Старый Оскол.....	126
Стерлитамак	110
Сургут	72
Сыктывкар.....	112
Таганрог	89
Тамбов.....	113
Тверь.....	54
Тольятти.....	121
Томск.....	97
Тула	87
Тюмень	76
Улан-Удэ	95
Ульяновск	70

Уссурийск.....	140
Уфа	96
Хабаровск	99
Чебоксары.....	73
Челябинск	58
Череповец	53
Чита	104
Шахты.....	138
Энгельс	133
Южно-Сахалинск.....	55
Якутск.....	118
Ярославль.....	52



**ВЛАДИМИР
ШВЕЦОВ**

Генеральный директор
ГК SIMETRA

Уважаемые читатели!

Вы держите в руках уже 4-й выпуск рейтинга общественного транспорта SIMETRA. Прошло всего четыре года, а мир изменился до неузнаваемости, в том числе и в транспортной сфере. Произошли изменения и у нас. При разработке этого рейтинга мы впервые использовали вместо немецкого программного обеспечения свое собственное решение: на 100% российскую разработку RITM³. Я уверен, что в перспективе применение RITM³ поможет нам представлять результаты работы в еще более удобном и детальном виде.

В то же время, мы остаемся верны сложившимся традициям. Как и в прошлые годы, география нашего исследования расширилась. Я уверен, что в будущем всё больше жителей России смогут найти свой город в рейтинге.

Можно с гордостью отметить, что абсолютное большинство городов с честью преодолело нелегкий период. Несмотря ни на что страна последовательно совершенствует системы общественного транспорта, ведь это фундамент для успешного развития российских городов.

С особым удовлетворением мы наблюдаем бурное развитие электротранспорта. Трамвай возвращает себе ключевую роль в транспортных системах городов. Модернизация и развитие его инфраструктуры и подвижного состава занимает важное место в реализуемых планах российских городов.

Мы рады, что наш рейтинг стал своеобразным стимулом для проведения аналогичных аналитических работ. Сегодня коллеги по отрасли все чаще оценивают общественный транспорт с разных точек зрения. Чем больше будет уделяться внимания этому социально значимому вопросу, тем лучше будет жизнь каждого из нас и близких нам людей.

В заключение хочу отметить, что мы как и раньше всегда готовы взаимодействию и открыты новым идеям. Будем рады любой конструктивной дискуссии вокруг рейтинга и ждем откликов с вашей стороны.



Подходы к составлению рейтинга

Выбор показателей и сбор исходных данных

Концепция и общий методологический подход к оценке систем общественного транспорта, которые были определены ещё в самом первом выпуске рейтинга, по-прежнему лежат в основе данного исследования. Они предполагают систематический учет множества количественных показателей, доступных для мониторинга и сравнительного анализа.

Статистическая база данных проекта включает более двухсот разнообразных атрибутов и показателей, характеризующих множество аспектов работы систем общественного транспорта. Все эти характеристики напрямую или косвенно обращены к пассажиру и сконцентрированы вокруг оценки качества его обслуживания. Среди них можно выделить статистические сведения о состоянии парка транспортных средств перевозчиков, данные о тарифной системе, пространственно-территориальном покрытии и конфигурации маршрутных сетей общественного транспорта, расчетные показатели транспортной работы и использования инфраструктуры, оценка информационной открытости работы пассажирского транспорта для пользователя и многие другие.

Совокупность критериев, используемых для сравнения систем между собой и формирования итогового рейтинга, состоит из 52 обобщенных характеристик. Еще 9 параметров представлены «штрафными» и «бонусными» баллами.

Ранжирующий набор показателей, которые описывают транспортные системы городов, модифицируется из года в год, следуя за развитием отрасли и восполняя нюансы, которые ранее ускользнули из поля зрения. Часть изменений реализуется на основе обратной связи и конструктивных замечаний рецензентов, некоторые критерии модифицируются или могут быть исключены из рассмотрения вследствие исчезновения самого источника данных или преобразования формата публикуемых им данных. Изменения в структуре настоящего рейтинга приведены в таблице 1.

Существенным развитием в аналитике систем общественного транспорта в рамках рейтинга стала возможность целостно анализировать структуру транспортной работы, в том числе ее принадлежности по типам (автобус, трамвай, троллейбус). Значимость подобных комплексных исследований нарастает в последние годы вместе с усилением внимания к проблемам городского электротранспорта (далее – ГЭТ): в 2022 году в ходе парламентских слушаний было открыто заявлено о необходимости разработки и утверждения государственной программы развития городского наземного электрического транспорта до 2030 года.



Другим аспектом функционирования транспортных систем, которому в этом выпуске рейтинга уделено большее внимание, стала информационная открытость и доступность данных о системе общественного транспорта.

Оценка показателя складывается на основе поиска и анализа наполнения различных ресурсов, основным требованием к учету которых является не просто их наличие, а сущностное наполнение, прямо отвечающее потребностям пассажиров. Наиболее мощным инструментом в этом вопросе должен служить единый портал, содержащий в доступном виде исчерпывающие сведения о работе всей сети общественного транспорта: расписания движения, полный перечень маршрутов и перевозчиков, информацию о доступных способах оплаты проезда, транспортной карте и тарифах, схему маршрутов, блок актуальных новостей и пр.

Перечисленный функционал обычно концентрируется на сайте организации, исполняющей роль организатора перевозок, но иногда информативными оказываются и обыкновенные разделы «О транспорте» на сайтах городских администраций. При этом наполнение такого портала не должно представлять из себя сплошную и непрерывную массу постановлений, заключений и разного свойства архивов, сложно воспринимаемых пользователем.

В децентрализованной сети часто функцию такого портала принимают на себя отдельные крупные перевозчики. В подавляющем большинстве случаев это предприятия муниципальной или государственной формы собственности, информация о работе которых в высокой степени прозрачна и доступна для пассажира. Такие самодостаточные сайты перевозчиков часто способны если и не заменить функции портала, то хотя бы дать возможность пользователям беспрепятственно ориентироваться по большей части сети общественного транспорта.

Хорошим дополнением к portalу или его аналогам в последние годы стали так называемые десктопные планировщики маршрутов (Journey Planning Tools). Их основной функционал позволяет с помощью интерактивной карты не только визуально посмотреть на маршруты сети и их расписания движения, но и оптимальным образом спланировать маршрут поездки.

Наличие минимально функционального мобильного транспортного приложения, полностью или частично дублирующего сведения портала, сегодня по-прежнему остается актуальным и является важным дополнением при проведении реформ или обычной рутинной работы по оповещению пассажиров об оперативных изменениях, принимая на себя функции «гида» в изменяющейся сети маршрутов и принципах работы всей системы.

Наконец, довольно смелым шагом для многих городов является внедрение и поддержание в функциональном состоянии ресурса оперативной обратной связи с пассажирами. Поддержание режима



реального времени сегодня возможно преимущественно за счет создания специализированных каналов в социальных сетях или на новостных порталах.

Еще один вновь устанавливаемый показатель – оценка уровня централизации (концентрации) городских пассажирских перевозок общественным транспортом, который можно определить как количество маршрутов, приходящихся на одного перевозчика. Его прямая выгода для пассажира не так очевидна, но все больше городов приходит к выводу о том, что слишком большое число организаций, задействованных в обслуживании пассажиров, в конечном счете отрицательно сказывается на качестве обслуживания.

Основной эффект от экстремально низких значений этого показателя (в случае объединений перевозчиков, совместно обслуживающих маршруты, или применения субподрядов) заключается в избыточной конкуренции на линии за пассажира, что нередко соседствует с явлением непроизводительного дублирования и высокими значениями маршрутного коэффициента. Это не обязательно является фактором, негативно характеризующим работу системы общественного транспорта, однако может существенно влиять на процесс её модернизации.

Так, большое количество перевозчиков нередко затрудняет внедрение системы единого проездного билета и улучшение тарифного меню в целом. Как результат, месячный проездной билет или другие виды прогрессивных тарифов (например, пересадочный/повременный билет) реализуются лишь в пределах одного перевозчика, которым часто становится муниципальное предприятие или их объединение. При обслуживании маршрутов на принципах нерегулируемого тарифа к этой проблеме добавляется еще и то, что на разных направлениях устанавливаются разные тарифы, что дополнительно дробит городскую систему общественного транспорта.

Наконец, трудности организационного характера, которые неизбежно ложатся на плечи пассажиров, связаны с ограниченными возможностями по регулированию и корректировке маршрутной сети в том случае, если маршрут обслуживается в рамках отдельного конкурса (в таком случае говорят – вне лота). Обслуживаемый вне лота маршрут, особенно в случае его работы на принципах регулируемого тарифа и полной или частичной оплаты транспортной работы, поддается довольно ограниченными модификациям: существенно изменить его трассу следования или заметно скорректировать интервал в этом случае не получится.

Гораздо более гибким в этом плане являются маршруты внутри лотов, которые обслуживаются единым перевозчиком по итогам проведения единого конкурса. Это позволяет, при должном опыте организатора перевозок, при необходимости более гибко перераспределять транспортную работу между маршрутами. Эта практика успешно себя зарекомендовала уже после проведения транспорт-



ных реформ в Перми и Санкт-Петербурге, где точечными корректировками удалось как сгладить отдельные просчеты разработчиков, так и внепланово, т.е. раньше срока, выйти на полноценное обслуживание новых территорий.

Расширенная система показателей включает в себя бонусную и штрафную системы, позволяющие выделить частные аспекты транспортных систем. Среди стоящих на повестке дня вопросов сегодня можно выделить ускоренное обновление парка подвижного состава, что особенно сложно осуществимо в силу высокой загрузки производителей и высокой стоимости транспортных средств. Однако для многих городов вопрос приобретения новых машин критичен, поэтому усилия по организации единовременного приобретения большого числа техники, сравнимого по размерам с парком отдельных перевозчиков, заслуживают отдельного поощрения.

Популярными и вошедшим в массовую практику инструментом для работы с маршрутной сетью троллейбуса в последние годы стали машины с увеличенным автономным ходом (далее – УАХ). Такой подвижной состав позволяет оперативно охватить территории, не обслуживаемые ранее электротранспортом и, тем самым, повысить эффективность использования уже существующей инфраструктуры электротранспорта без строительства новых линий.

Отдельной графой здесь идут «классические» электробусы с быстрой или ночной зарядкой от стационарных станций. Активное «распыление» инновационной техники по регионам в прошедшем году заставляет все сильнее задумываться об эффективности этой технологии в приложении к разным маршрутным сетям.

При всей неоднозначности относительно цены эксплуатации такой техники, кажется, что даже региональные центры и нестоличные города готовы брать на себя такую ответственность. Наиболее неоднозначно выглядят поставки электробусов в города с уже существующими сетями троллейбуса, что, в конечном счете, угрожает не просто снизить эффективность использования инфраструктуры контактной сети, но и привести к закрытию троллейбуса как системы транспорта.

Дискуссии и рассуждения на тему применения электробусов приводят нас к нетривиальной мысли о том, что, возможно, наибольшую пользу концентрированное развитие данной технологии могло бы принести в городах без действующего электротранспорта, а массовость таких поставок, как и с любым другим видом однородной техники, способна, в конечном счете, снизить затраты на эксплуатацию. Напомним, что из крупных городов (с населением от 250 тыс. до 1 млн человек) в настоящее время, в том числе и по итогам проведенных реформ, 12 не располагают системами ГЭТ. К ним относятся (в порядке уменьшения числа жителей): Тюмень, Сочи, Астрахань, Тверь, Сургут, Якутск, Белгород (с 1 июля 2022 года), Грозный, Курган, Архангельск, Нижневартовск и Кострома (с 1 июля 2023



года). Создание новой сети электротранспорта¹ на базе электробусов в любом большом или крупном городе явилось бы уникальным событием для жителей такого города и для транспортной отрасли страны в целом.

Еще одной тенденцией 2023 года стала нарастающая нехватка водителей в сфере пассажирских перевозок. Наблюдаемый вследствие этого недовыпуск подвижного состава нанес серьезный ущерб репутации общественного транспорта во многих городах. Мы не беремся анализировать в настоящей работе возможные причины проблемы, но обратимся к очевидным способам её решения. Озвучиваемая профессионалами в сфере общественного транспорта потребность в укрупнении подвижного состава и переход к машинам большого и особо большого класса становится сегодня как никогда актуальной.

Необходимо констатировать: машины особо большой вместимости, первой ассоциацией с которыми является известный многим «Икарус с гармошкой», всегда присутствовавшие в парках предприятий, практически уничтожены как класс. Иногда такие автобусы и троллейбусы сохранились лишь как аттракцион для транспортных фанатов. Несколько большую устойчивость продемонстрировали так называемые системы многих единиц (сокращенно СМЕ), или трамвайные сцепки/сплотки/«парники» или «тройники» на питерском сленге), что стало возможным благодаря определяющей роли трамвая как магистрального транспорта.

Сохранение существующих машин особо большого класса и их восстановление, приобретение новых автобусов, троллейбусов и трамваев особо большого класса, формирование СМЕ из одиночных вагонов является действительно важным для поддержания устойчивости транспортных систем городов. Российский опыт показывает, что даже 40% таких машин в парке (пример Великого Новгорода), скорее всего, не оградит систему от дефицита кадров полностью, однако может существенно сгладить негативные последствия.

Наличие в парке перевозчиков машин особо большого класса также премируется бонусным баллом при оценке.

С другой стороны, справедливо указать на невозможность привести весь подвижной состав к машинам больших классов. Особенно сложно это осуществить в небольших городах (с населением до 250 тыс. чел.) и городах, хронически обслуживаемых по «маршруточной схеме», а именно – множеством микроавтобусов типа Газель. Но и здесь тренд на укрупнение подвижного состава оказывает свое влияние: ответной реакцией рынка производителей стало начало массового производства

¹ С 2002 года (открытие троллейбусного движения в Сызрани) в России не было создано ни одной новой самостоятельной системы трамвая или троллейбуса.



машин среднего класса повышенной вместимости (далее – СК+) типа МАЗ-206 и ПАЗ CityMax-9. Эти машины формально относятся к среднему классу, однако способны вместить себя большее число пассажиров и отвечают современным нормам в части наличия низкого пола в салоне.

В ответ на эту тенденцию мы несколько уточнили систему оценивания показателя доли транспортных средств большой вместимости. Для городов более 500 тыс. жителей принцип начисления баллов сохраняется: оптимальным значением остается величина в 80% машин большого класса в парке подвижного состава. Для городов менее 500 тыс. жителей устанавливается прогрессивная шкала на наличие и возможное частичное «покрытие» установленной нормы автобусами типа СК+, исходя из 20% парка на убыль каждой сотни тысяч жителей. Например, для города с населением 250 тыс. жителей, допускается возможность покрыть расчётную потребность в автобусах большого и особо большого класса более соразмерными для них машинами среднего класса повышенной вместимости (СК+) в пределах 50%; для города в 450 тыс. чел. квота снижается до 10% и т.д. Таким подходом мы предполагаем исключить заниженную оценку для малых городов и поддержать общий тренд на повышение вместимости подвижного состава общественного транспорта.

Вынужденным изменениям подвергся показатель учета камер контроля фото- и видео-фиксации (далее – ФВФ) административно-правовых нарушений, определяемый в расчете на 1 км протяженности выделенных полос общественного транспорта. С 2023 года Госавтоинспекция МВД РФ ограничила детализацию информации о типах нарушений, фиксируемых камерами. Теперь для их описания используется универсальная формулировка «Административные правонарушения в области дорожного движения, ответственность за которые предусмотрена статьями 12 кодекса РФ об административных правонарушениях, и/или административные правонарушения в области благоустройства территории, предусмотренные законами субъектов РФ, совершенные с использованием транспортных средств».

Таким образом, в этом году показатель контроля камерами ФВФ нарушений движения по выделенным полосам общественного транспорта рассчитывается по смешанной системе, долями: частично опираясь на данные прошлого года, частично используя общее число камер ФВФ, без учета камер контроля парковочных пространств.

Линейка штрафных баллов также возросла. Так, добавлен штрафной балл за существование системы ночного/вечернего тарифа, при котором после определенного времени стоимость проезда для пассажира становится на несколько рублей больше. Подобная дискриминирующая практика сегодня существует в шести городах России, вошедших в рейтинг: Анапе, Иркутске, Томске, Туле, Ульяновске и Хабаровске.



Ограничение числа поездок у проездного билета также с этого года облагается штрафным баллом. Подобный проездной билет можно считать в каком-то смысле самообманом. При этом особенно странными кажутся ограничения в 130 поездок (Ижевск) или же существование лимита как такового при высокой стоимости проездного билета в 3665 рублей (Санкт-Петербург).

Описанные выше штрафные баллы начисляются в размере 20% от количества баллов, набранных по основным показателям ценовой доступности для разовых билетов и долгосрочных проездных билетов, соответственно.

Напротив, в отдельных городах регулируют стоимость проездного билета в меньшую сторону, таким образом не только стимулируя пассажиров приобретать долгосрочные типы билетов, но и привлекая в систему новых пользователей. Такая система поощрения наиболее выражено действует в Челябинске: при стоимости проездного билета в 1200 рублей он доступен на 2/3 маршрутов сети, а его эквивалент в количестве приобретений разового билета составляет всего 35 поездок. Такая стимулирующая функция проездного билета при условии отсутствия лимита на число поездок оценивается бонусным баллом в размере до 23% от максимального балла за показатель отношения стоимости проездного билета к разовому в зависимости от количества разовых билетов эквивалентной стоимости.

Продолжая линию с дублированием автобусными маршрутами линий трамвая и троллейбуса, устанавливается штрафной критерий избыточного совершения транспортной работы (в размере более 75%) автобуса вдоль инфраструктуры городского электротранспорта. Штрафной балл пропорционален рассчитываемому проценту, максимален при полном дублировании, т.е. соответствует факту прекращения деятельности электротранспорта в городе.

Наконец, штрафным баллом облагается несоответствие реестровых данных о возможном выпуске линейного подвижного состава на линии и его количестве в парке перевозчиков. Нередко такая ситуация складывается, когда составители и ответственные за ведение реестра указывают заведомо недостижимые показатели выпуска, что проявляется особенно ярко для маршрутов стагнирующих систем электротранспорта и обслуживаемых на принципах нерегулируемого тарифа направлениях с подвижным составом малого и особо малого класса. Сравнение производится отдельно по трамваям, троллейбусам, автобусам большого и особо класса суммарно, автобусам среднего, малого и особо малого класса суммарно, а балл начисляется пропорционально вплоть до максимально возможного при достижении 20% несоответствия.

Также стоит обратить внимание на некоторое развитие системы оценивания показателей наличия информации об актуальных расписаниях движения, наличия актуальных карт-схем маршрутной сети



и существование единого/фирменного стиля оформления подвижного состава и инфраструктуры общественного транспорта. Теперь возможные значения оценки могут принимать не только 0 и 1, но и промежуточные значения.

При оценке наличия актуальных расписаний дробное значение подбирается в примерном соответствии количества маршрутов, для которых существует доступное для пассажира порейсовое расписание движения. Аналогичный подход применяется при оценке оформления подвижного состава: при этом экспертно оценивается степень распространения дизайна и процент транспортных средств, облаченных в единый формат ливреи. Для карт-схем маршрутной сети дробные значения могут быть установлены при очевидном устаревании карты-схемы, в том случае, если карта-схема сделана для группы отдельных маршрутов или для описания маршрутов отдельного перевозчика.

Доработана система оценки установлена также для показателя разнообразия тарифного меню. Теперь при его оценке также учитывается доля маршрутов, на которые распространяется действие входящих в состав меню проездных билетов.

В завершение обзора изменений хочется обратить внимание на то, что отдельные показатели могут постепенно утрачивать свою актуальность. Так, возможность оплаты проезда внутри транспортных средств с помощью мобильных устройств или банковских карт уже стала практической нормой во всех больших и крупных городах страны. Влияние на результат сравнительного анализа таких показателей снижается, соответственно, их весовые коэффициенты могут быть уменьшены.

Изменения в структуре показателей Рейтинга

Включенные показатели	Исключенные показатели
<ul style="list-style-type: none"> — Информационная открытость данных о системе общественного транспорта – совокупность ресурсов, наиболее полно представляющих информацию об общественном транспорте — Уровень централизации городских пассажирских перевозок общественным транспортом — Доля транспортной работы автобусов вдоль инфраструктуры городского электротранспорта — Бонусный балл за стимулирующую составляющую проездного билета (снижение стоимости билета до эквивалента в 40 разовых поездок при условии его безлимитности) — Бонусный балл за ускоренное обновление подвижного состава (более 10% от нормальных процедур обновления) — Бонусный балл за наличие в парке перевозчиков подвижного состава особо большого класса — Бонусный балл за расширение покрытия сети электротранспорта с применением подвижного состава троллейбусов с увеличенным автономным ходом и электробусов — Штрафной балл за существование системы повышенного тарифа (стоимость разового билета) в вечернее/ночное время — Штрафной балл за ограничение числа поездок проездного билета, т.е. при условии возможности совершения ограниченного числа поездок — Штрафной балл за несоответствие парка перевозчиков официальным реестровым данным о выпуске подвижного состава на линию — Штрафной балл за избыточную (более 75%) транспортную работу автобуса вдоль инфраструктуры городского электротранспорта 	<ul style="list-style-type: none"> — Наличие официального или неофициального мобильного приложения в сфере транспорта – платформы, на базе которой собрана наиболее полная информация об общественном транспорте города
	Измененные показатели
	<ul style="list-style-type: none"> — Количество камер автоматической фото- и видео- фиксации административно-правовых нарушений (контроль приоритета ОТ) в расчете на 1 км выделенной полосы безрельсового общественного транспорта — Доля транспортных средств большой вместимости — Наличие информации об актуальных расписаниях движения транспорта — Наличие актуальных карт-схем маршрутной сети — Фирменный стиль оформления подвижного состава и инфраструктуры общественного транспорта — Разнообразие тарифного меню



Преимственность между выпусками рейтинга обеспечивается за счет сохранения принципиальной схемы расчетов, а также общего подхода к классификации и систематизации показателей, распределяемых по пяти группам:

- 1. Физическая доступность.** К этой группе отнесены показатели, характеризующие пространственное покрытие маршрутной сети и близость остановочных пунктов относительно мест проживания жителей и мест притяжения. Их анализ показывает степень доступности разного уровня сервиса и служит критерием для оценки того, как быстро потенциальный пассажир может добраться до ближайшего пункта остановки, а также до места назначения.
- 2. Ценовая доступность** характеризует качество обслуживания с позиции финансовых возможностей потенциальных пассажиров. Ключевой мерой сравнения в данной группе выбран социально обоснованный тариф (СОТ) – стоимость разового билета, рассчитанная с учетом среднедушевых доходов населения. СОТ определяется исходя из предположения предельно допустимых трат на общественный транспорт в размере не более 7% от доходов населения² и совершения 52 поездок на общественном транспорте в течение месяца³, что некогда было установлено в качестве нормы в месячной корзине потребителя. Этот показатель, может быть, и не универсален, однако он был ранее закреплён в нормативной базе РФ, что позволяет использовать его в качестве опорного для дальнейших расчетов.
- 3. Функциональность транспортной сети.** В данный блок включены параметры системы общественного транспорта, имеющие непосредственное отношение к процессу перевозки пассажира внутри транспортного средства. Основная масса входящих в группу показателей прямым или косвенным образом оценивают одну из самых важных составляющих качества транспортного обслуживания – скорость перемещения.
- 4. Группа «Комфорт и удобство»** представлена параметрами, которые обеспечивают внешнюю привлекательность транспортной системы. Это множество «крупных мелочей»: сюда входят разнообразие тарифной системы и функциональность транспортной карты, полнота и доступность информации о работе транспортной системы, имиджевая составляющая и, безусловно, характеристики подвижного состава.

² Уровень определен Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

³ В соответствии с минимальным набором услуг, определенным предшествующей (до 2013 года) редакцией «Методических рекомендаций по определению потребительской корзины для основных социально-демографических групп населения». Из текста действующего Постановления Правительства № 54 от 28.01.2013 года, которое заменило «Методические рекомендации», это положение по необъяснимой для нас причине полностью исчезло.



- 5. Устойчивое развитие и безопасность** включает в себя показатели, характеризующие потенциальные риски использования общественного транспорта для пассажира. Однако все большее вклад в ней формируется за счет стратегических показателей развития общественного транспорта, эффект от которых может быть в полной мере достигнут лишь в случае системного подхода к планированию пассажирских перевозок. В группу также входят показатели, которые оказывают влияние на экологическую обстановку в городе, в первую очередь состояние и положение электротранспорта в структуре маршрутной сети. Регулярное обновление парка подвижного состава, в т.ч. в рамках специальных программ и национальных проектов, нормативно-правовые принципы организации и регулирования пассажирских перевозок также отражены соответствующими показателями.

Расчетные показатели, применяемые для ранжирования и характеризующие качество систем общественного транспорта, для рассматриваемых городов приведены в Приложении. В таблице 2 также перечислены источники данных, на основании сведений которых был произведен расчет значений. Их можно условно отнести к трем категориям:

- 1. Программные средства ГИС-анализа и поисково-информационные картографические службы,** с применением которых в первую очередь связано получение статистических пространственных данных о параметрах транспортной сети в границах активной зоны города (совокупность освоенных территорий города). Это понятие несколько шире «ядра агломерации», так как помимо главного, в него может включаться еще и ряд близко расположенных локальных ядер.
- 2. Официальные источники открытых данных,** к которым относятся данные государственной статистики и публикуемые администрациями крупных городов материалы. Среди них есть материалы Федеральной службы государственной статистики (Росстат), программы социально-экономического развития городов, реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, документы транспортного планирования (ПКРТИ, КСОДД, КСОТ), документы территориального планирования и другие.
- 3. Открытые источники,** среди которых представлен широкий спектр материалов – от региональных новостных порталов до независимых тематических проектов, в том числе: информационная система «Фонд развития территорий» (ранее – «Реформа ЖКХ»); «Городской электротранспорт» (крупнейшая база данных подвижного состава и фотогалерея городского электротранспорта России и мира); портал «Автобусный транспорт» (крупнейшая база данных подвижного состава и фотогалерея автобусов России); официальный сайт Госавтоинспекции МВД РФ; поисково-информационные картографические службы и порталы.

Показатели качества транспортного обслуживания, используемые в оценке

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Физическая доступность	21		
Плотность распределения остановочных пунктов общественного транспорта по территории города	2,9	5 и более ед. /кв. км	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Процент территории, покрытой остановочными пунктами общественного транспорта Буферная зона – 700 м	3,1	85% и более	Программные средства ГИС
Процент территории, покрытой остановочными пунктами общественного транспорта магистрального типа Буферная зона – 700 м для наземного транспорта и 1000 м для линий метро, скоростного трамвая и аналогов	2,8	85% и более	Программные средства ГИС
Процент территории, покрытой остановочными пунктами линий метро, скоростного трамвая и аналогов Буферная зона – 1000 м	1,4	40% и более	Программные средства ГИС
Доля населения с доступом к общественному транспорту Зона доступа – 500 м	3,3	100% и более	Данные Росстата. Проект «Реформа ЖКХ». Программные средства ГИС
Доля населения с доступом к общественному транспорту магистрального типа Зона доступа – 500 м для наземного транспорта и 1000 м для линий метро, скоростного трамвая и аналогов	3,0	100% и более	Данные Росстата. Проект «Реформа ЖКХ». Программные средства ГИС
Доля населения с доступом к линиям метро, скоростного трамвая и аналогов Зона доступа – 1000 м	1,5	50% и более	Данные Росстата. Проект «Реформа ЖКХ». Программные средства ГИС
Среднее взвешенное по числу рейсов расстояние между остановочными пунктами общественного транспорта	3,0	500 м и менее	Программные средства ГИС
Ценовая доступность	17		
Соответствие тарифа СОТ. В качестве тарифа принимается стоимость проезда при наличном расчете с учетом распространенности на муниципальных маршрутах города	3,2	1 и менее отн. ед.	Данные Росстата. Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Соответствие тарифа СОР при оплате транспортной или банковской картой В качестве тарифа принимается стоимость проезда при безналичном расчете банковской или транспортной картой с учетом распространенности на муниципальных маршрутах города. В случае, если бесконтактный способ оплаты на маршруте не действует, в качестве величины тарифа принимается значение стоимости проезда при наличном расчете	3,3	1 и менее отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Отношение стоимости месячного проездного билета к среднему душевым доходам населения. В качестве рассматриваемой принимается стоимость проездного билета на максимальное число видов транспорта, если таковой имеется в тарифном меню. При рассмотрении учитывается доля маршрутов общественного транспорта, на которую распространяется действие проездного билета	3,5	7% и менее	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Эквивалентное по стоимости месячного проездного на общественном транспорте количество разовых поездок	3,4	52 и менее отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Отношение двойной стоимости оплаты проезда к цене пересадочного тарифа При рассмотрении учитывается доля маршрутов общественного транспорта, на которую распространяется система бесплатной пересадки	3,6	2 и более отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Бонусный балл за стимулирующую составляющую проездного билета (снижение стоимости билета до эквивалента в 40 разовых поездок при условии его безлимитности)	до 0,8 балла	-	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Штрафной балл за существование системы повышенного тарифа (стоимость разового билета) в вечернее/ночное время	до 1,3 балла	0	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Штрафной балл за ограничение числа поездок проездного билета, т.е. при условии возможности совершения ограниченного числа поездок	до 1,4 балла	0	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Штрафной балл за неинтегрированность линий метрополитена, скоростного трамвая и аналогов в систему общественного транспорта за счет пересадочного/временного тарифа и безлимитного проездного билета	до 1 балла	0	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Функциональность транспортной системы	25		
Количество мест в транспортном средстве на душу населения – потенциал использования подвижного состава	1,6	15 и более ед./100 чел.	Данные Росстата. Реестр муниципальных маршрутов
Количество пассажиров на место в транспортном средстве: оценка заполнения и эффективности использования подвижного состава	1,7	3,5 и менее чел./ед.	Сведения о годовом или суточном пассажиропотоке на общественном транспорте. Реестр муниципальных маршрутов
Процент маршрутной сети, работающий в режиме средней или критической нагрузки в количестве подвижного состава общественного транспорта в часы пик (более 60 ед. и 120 ед. транспортных средств/час, соответственно)	0,8	0%	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Процент остановочных пунктов, работающих в режиме средней или критической нагрузки в количестве подвижного состава общественного транспорта в часы пик (более 60 ед. и 120 ед. транспортных средств/час, соответственно)	0,9	0%	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Среднее взвешенное по числу остановочных пунктов время ожидания транспортного средства любого маршрута на остановке	1,8	2,5 мин. и менее	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Среднее взвешенное по числу рейсов время ожидания определенного маршрута общественного транспорта	1,7	6 мин. и менее	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Доля рейсов, совершаемых в вечернее время суток (после 21:00 и до окончания движения)	1,5	8% и более	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные поисково-информационных картографических служб. Данные перевозчиков

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Относительная скорость движения общественного транспорта в сравнении со скоростью автомобильного потока	1,7	1,0 отн. ед.	Данные поисково-информационных картографических служб
Суточная неравномерность скорости движения общественного транспорта	1,6	1,0 отн. ед.	Данные поисково-информационных картографических служб
Процент обособления трамвайных путей	1,8	100%	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Проект «Выделенные полосы в России. Рейтинг городов». Географические данные. Программные средства ГИС
Доля транспортной работы наземного ОТ, обеспеченная приоритетом за счет устройства выделенных полос безрельсового транспорта или обособления трамвайных путей	1,8	30% и более	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Проект «Выделенные полосы в России. Рейтинг городов». Данные Росстата. Географические данные. Программные средства ГИС
Количество камер автоматической фото- и видеофиксации административно-правовых нарушений (контроль приоритета ОТ и упорядочивание движения) в расчете на 1 км выделенной полосы безрельсового общественного транспорта	1,5	1 и более ед./км	Данные Госавтоинспекции МВД РФ. Данные поисково-информационных картографических служб. Программные средства ГИС
Коэффициент маршрутного использования линейной трамвайной сети. Рассчитывается с учетом участков сети, изолированных от основной сети с фактическим сохранением необходимого для осуществления движения состояния инфраструктуры	1,7	100%	Программные средства ГИС
Коэффициент маршрутного использования линейной троллейбусной сети. Рассчитывается с учетом участков сети, обслуживаемых с применением увеличенного автономного хода	1,6	100%	Программные средства ГИС
Коэффициент непрямолинейности маршрутов общественного транспорта, средний взвешенный по числу совершаемых рейсов	1,6	1,27 и менее отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные поисково-информационных картографических служб
Маршрутный коэффициент – показатель уровня дублирования маршрутов в системе	1,7	4,0 ед. и менее	Программные средства ГИС

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Комфорт и удобство	20		
Наличие электронной транспортной карты	1,6	+	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Возможность дистанционного пополнения баланса и/или записи билетов на транспортную карту	1,0	+	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Возможность оплаты проезда внутри транспортных средств с помощью мобильных устройств или банковских карт	1,0	+	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Разнообразие тарифного меню В рассмотрении учитывается наличие пересадочного (повременного) тарифа, суточного (в том числе на несколько дней) билета, проездного на месяц и более (по разным видам транспорта), с учетом доли маршрутов общественного транспорта, на которую распространяется действие билетов	1,8	1,0 отн. ед.	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Информационная открытость данных о системе общественного транспорта – совокупность ресурсов и платформ, наиболее полно представляющих информацию об общественном транспорте: портал с информацией об общественном транспорте; мобильное приложение; доступный на персональном компьютере планировщик маршрутов; самодостаточные сайты крупных перевозчиков; ресурс оперативной обратной связи с пассажирами	1,9	7,0 отн. ед.	Данные сервисов хранения цифровых дистрибутивов и реализации мобильных приложений. Результаты поисковых запросов
Доля транспортных средств, информация о которых доступна в режиме реального времени через Интернет	1,9	85% и более	Данные поисково-информационных картографических служб, в т.ч. адаптированные для использования в границах муниципальных образований

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Наличие информации об актуальных расписаниях движения транспорта, с учетом доли маршрутов общественного транспорта, для которых опубликованы расписания	1,7	1,0 отн. ед.	Данные поисково-информационных картографических служб, в т.ч. адаптированные для использования в границах муниципальных образований. Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные перевозчиков
Наличие актуальных карт-схем маршрутной сети (в любом доступном формате), с учетом формата карт-схем и степени их покрытия городской сети	1,8	1,0 отн. ед.	Данные поисково-информационных картографических служб, в т.ч. адаптированные для использования в границах муниципальных образований. Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные перевозчиков
Фирменный/единый стиль оформления подвижного состава и инфраструктуры общественного транспорта, с учетом степени распространения	1,2	1,0 отн. ед.	Любые доступные источники
Доля транспортных средств большой вместимости, с учетом частичного покрытия машинами типа среднего класса повышенной вместимости в соответствии с прогрессивной шкалой расчета допустимого процента такого покрытия	2,1	80% и более	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото»
Доля транспортных средств, обеспечивающих условия «дружелюбности» для маломобильных групп населения (наличие низкого пола и/или низкопольных накопительных площадок)	2,1	100%	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт»
Возрастные характеристики ТС относительно вырабатываемого ресурса	1,9	0,95 и менее отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт»

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Безопасность и устойчивое развитие	17		
Количество ДТП с участием общественного транспорта в расчете на единицу подвижного состава – вероятность попадания единицы подвижного состава общественного транспорта в ДТП	1,6	0,01 и менее ед. ДТП/ ед. ПС	Данные портала «Показатели состояния безопасности дорожного движения». Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото»
Количество раненых и погибших в расчете на 1 ДТП с участием общественного транспорта вероятность летального исхода или получения травм в случае попадания транспортного средства в ДТП	1,7	0 чел./ ед. ДТП	Данные портала «Показатели состояния безопасности дорожного движения»
Количество пострадавших в ДТП с участием общественного транспорта в расчете на 1 млн пассажиров. – характеризует вероятность летального исхода или травм среди пользователей общественного транспорта	1,7	0 чел./ млн пасс.	Данные портала «Показатели состояния безопасности дорожного движения». Сведения о годовом или суточном пассажиропотоке на общественном транспорте
Доля электротранспорта в парке транспортных средств общественного транспорта	1,6	50% и более	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото»
Доля транспортной работы автобусов вдоль инфраструктуры городского электротранспорта	1,7	50% и менее	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные поисково-информационных картографических служб. Программные средства ГИС
Штрафной балл за избыточную (более 75%) транспортную работу автобуса вдоль инфраструктуры городского электротранспорта	до 1,7 балла	менее 75%	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные поисково-информационных картографических служб. Программные средства ГИС
Бонусный балл за расширение покрытия сети электротранспорта с применением подвижного состава троллейбусов с увеличенным автономным ходом и электробусов	до 1,0 балла	макс. балл при 25% и более	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные поисково-информационных картографических служб. Программные средства ГИС

Показатель	Весовой коэффициент	Нормативное значение	Источник данных
Рейтинг уровня мобильности	1,7	100%	Данные проекта «Индекс качества жизни» ВЭБ.РФ за 2021 год
Планомерное обновление подвижного состава, в том числе за счет участия в специализированных государственных проектах и программах. В качестве норматива величины потребного обновления парка подвижного состава принято количество транспортных средств, составляющих соответствующую 10% срока выработки ресурса долю	1,8	1 и более отн. ед.	Данные национального проекта БКАД. Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт»
Бонусный балл за ускоренное обновление по-двигного состава (более 10% от нормальных процедур обновления)	до 0,25 балла	более 10%	Данные национального проекта БКАД. Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт»
Доля рабочего подвижного состава в парке транспортных средств	1,9	100%	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт»
Бонусный балл за наличие в парке перевозчиков подвижного состава особо большого класса	до 1,0 балла	-	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт»
Уровень централизации городских пассажирских перевозок общественным транспортом	1,6	5 м-тов на перевозчика и более	Реестр муниципальных маршрутов
Доля маршрутов, работающих на принципах регулируемого тарифа	1,7	100%	Реестр муниципальных маршрутов
Штрафной балл за несоответствие парка перевозчиков официальным реестровым данным о выпуске подвижного состава на линию	до 1,0 балла	-	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото»



Система оценки

Система ранжирования городов рейтинга сохраняется и отвечает принципам распределенного оценивания показателей и групп весами, установленными в соответствии со степенью их влияния на привлекательность общественного транспорта. При этом вклад каждой группы показателей в актуальной редакции рейтинга остаётся неизменным, а распределение весов корректируется пропорциональным образом с учётом изменений в структуре показателей.

Сформированное на основе реальных практических примеров устойчивых транспортных систем европейских городов и экспертной оценки участников Ассоциации транспортных инженеров (АТИ) и коллектива компании SIMETRA видение «идеального города» соответствует оценке качества общественного транспорта, равной 100 баллам. Показатели всех других городов оцениваются в соответствующей пропорции к референтным значениям. При условии достижения нормативного показателя и его «перевыполнения» система общественного транспорта города оценивается максимально возможным по данному критерию баллом, при недостижении нижнего порога баллы не начисляются.

Авторы исследования обращают внимание на то, что сбор исходных данных, расчет параметров и ранжирование городов были произведены по состоянию на конец III квартала 2023 г. Отдельные показатели и параметры были актуализированы по состоянию на начало декабря 2023 г. Как результат, некоторые изменения, в том числе относящиеся к комплексному реформированию маршрутных сетей, но произошедшие за последующий период времени, не учитываются при формировании рейтинга.

Благодарности

Взаимодействие с администрациями в 2023 году было реализовано путем предоставления городам-участникам результатов исследования для того, чтобы они могли верифицировать данную информацию и, в случае необходимости, внести корректировки. Наше предложение о взаимодействии и сотрудничестве в предоставлении и оценке информации получило положительную реакцию, и мы хотели бы поблагодарить за оказанную помощь руководство и ответственные за транспорт подразделения следующих городов: Абакан, Белгород, Вологда, Дзержинск, Екатеринбург, Иваново, Казань, Калининград, Краснодар, Магнитогорск, Мурманск, Новосибирск, Омск, Пенза, Пермь, Петропавловск-Камчатский, Рязань, Саранск, Севастополь, Сочи, Сыктывкар, Томск, Тула, Ульяновск, Уфа, Хабаровск, Челябинск, Южно-Сахалинск.



Новые города

База исследования в 2023 году пополнилась 18 новыми городами. Их общее число достигло 100 (без учета Москвы и Санкт-Петербурга). Среди пополнивших ряды участников рейтинга – преимущественно большие города, являющиеся вторыми и третьими по значимости в регионах, иногда являющихся спутниками региональных центров. Практически все из них довольно предсказуемо расположились во второй половине ранжированного по числу баллов списка, но есть и исключения.

Нижнекамск

Неожиданно высоко расположился самый успешный среди новых участников рейтинга Нижнекамск. В сравнении с другими городами Республики Татарстан он закономерно уступает Казани, но оказывается на 9 строк выше Набережных Челнов. В этом ему не помешали ни сокращение использования инфраструктуры трамвая более чем на 50%, ни отсутствие обновления подвижного состава в последние годы.

Тем не менее, роль электротранспорта в городе достаточно сильна, а выделиться на фоне более крупного соседа Нижнекамску позволила необычная комбинация месячного проездного и повременного пересадочного билета, целиком покрывающего небольшую маршрутную сеть. Кроме того, доля подвижного состава большой вместимости здесь не уступает крупнейшим городам страны и составляет почти 65%. Низкопольных средств здесь тоже значимое количество – около 46%.

Интервалы движения в городе достаточно высокие: ждать на остановке придется около 4,5 минут, но сами маршруты ходят чуть чаще, чем в Набережных Челнах – средний интервал составляет 22 минуты. В дополнение необходимо отметить большую информационную открытость данных о системе (онлайн отслеживается 44% подвижного состава), а сама маршрутная сеть Нижнекамска далека от избыточной: маршрутный коэффициент составляет всего 2,4.

Рыбинск

Имея в своем распоряжении одну из крупнейших относительно масштабов города троллейбусных сетей страны, Рыбинск не до конца использует ее потенциал: до 60% транспортной работы на участках «под проводами» совершается автобусами. Тем временем, именно троллейбусный маршрут № 6 остается здесь единственным магистральным транспортом.



Временные изменения в работе маршрутной сети, связанные с ограничениями движения по Волжскому мосту, не позволяют в полной степени оценить геометрию маршрутной сети, однако её текущие параметры не вызывают серьезных опасений. Гораздо больше вопросов вызывает очень высокая цена месячного проездного билета: чтобы беспрепятственно передвигаться по городу на муниципальных автобусах и троллейбусах, составляющих всего две трети от общего числа маршрутов, необходимо заплатить целых 3240 рублей (что эквивалентно 117 разовым поездкам).

Стоит отдельно оценить высокую долю подвижного состава большого класса. Она достигает 67%, еще 32% выпуска возможно покрыть за счет автобусов среднего класса и повышенной вместимости, среди которых есть машины серии ЛиАЗ-4292. Заслуживает внимание и организованные в противоходе участки выделенных полос: сейчас их протяженность составляет чуть более 2-х километров, что обеспечивает приоритетом порядка 3,4% от общих объемов движения.

Дзержинск

Соседство с региональным центром позволяет Дзержинску занять устойчивую позицию в первой половине рейтингового листа. За счет успешной реализации в Нижнем Новгороде проекта единой агломерационной транспортной карты, в Дзержинске также есть полноценный проездной билет, покрывающий $\frac{3}{4}$ маршрутов сети. Вероятно, не без помощи регионального центра городу удастся поддерживать и средний возраст подвижного состава в пределах разумных сроков службы: для автобусов он составляет 6,8 лет, для троллейбусов – 15,5 лет.

Некоторые опасения вызывает расхождение располагаемого числа подвижного состава у перевозчиков и заявляемого реестром выпуска на линию машин малого класса. При этом достигнутый в последние годы баланс между перевозками троллейбусами и автобусами кажется близким к оптимальному. Многократно сокращаемая из года в год сеть электротранспорта используется сегодня почти на 100%, а дублирование его автобусными перевозками составляет не более 50%.

В городе отсутствует какая-либо система приоритета общественного транспорта, при этом интенсивности движения на отдельных участках уже достигают 60 рейсов в час. В остальном характеристики системы общественного транспорта Дзержинска нельзя назвать ни критическими, ни отличными: доля низкопольных транспортных средств составляет 44%, онлайн отслеживаются около 31%, интервалы движения на линии варьируются от 4 минут при ожидании произвольного маршрута, до 20 при выборе конкретного направления.



Норильск

Старт транспортной реформы в Норильске был ознаменован в 2023 году презентацией нового бренда для общественного транспорта. Пока конечной цели проекта не объявлено, однако точка отсчета у самого северного города рейтинга уже достойная.

Здесь уже сегодня действуют два магистральных маршрута автобуса, покрывая потребности 50% населения. Близка к идеальной доля машин большой вместимости – 71%, процент низкопольных транспортных средств составляет около 68%. Кроме того, более половины транспортных средств на линии можно отслеживать в режиме онлайн. Особенно стоит выделить открытую публикацию расписаний движения всех маршрутов сети.

К явным недостаткам относится некоторая ограниченность тарифного меню, повышенные интервалы движения (до 26 минут в среднем по маршрутам), отсутствие карты-схемы маршрутной сети и высокий коэффициент непрямолинейности маршрутов НОТ, достигающий, вероятно, в том числе вследствие пространственных особенностей городской территории Норильска, величины порядка 5,72, что является самым большим значением этого показателя среди городов рейтинга.

Братск

Находясь на экваторе рейтинга систем общественного транспорта, Братск, тем не менее, демонстрирует одни из самых низких показателей физической доступности. Особенности пространственного развития и обособленность районов города приводит к тому, что среднее расстояние между остановочными пунктами даже в зоне застройки достигает почти 700 метров. При этом город не может компенсировать эту особенность ни одним магистральным маршрутом: перемещаться между районами города оказывается затруднительно.

Дополнительные трудности создает запутанная система очень дорогих проездных билетов, что не оставляет пассажиру выбора для разумной экономии. К тому же, практически все они не безлимитные, что не позволяет говорить о достойной ценовой доступности общественного транспорта Братска. Максимально покрывающий систему сборный проездной билет обойдется в 4750 рублей (безлимитный на троллейбус – 2100 рублей, плюс общегородской проездной стоимостью 2650 рублей на 60 поездок).

При всей сложности организации движения городу удастся удерживать позиции за счет четкого распределения «зон ответственности» между троллейбусными и автобусными перевозками: дубли-



рование транспортной работы составляет всего 42%. Участие в программах обновления подвижного состава позволяет поддерживать средний возраст транспортных средств в пределах допустимых норм. Кроме того, при средних интервалах движения, достигающих 40 минут, как никогда важным оказывается открытие информации о движении транспорта онлайн (примерно 43% машин видны пользователю на картах) и публикация порейсовых расписаний движения всех маршрутов.

Пятигорск

Пятигорский трамвай формирует каркас сети общественного транспорта города. Отделенный от общего потока, он преимущественно не дублируется автобусами, а 78% трамвайного полотна характеризуется разной степенью обособления. Именно подвижной состав трамвая, несмотря на свой преклонный возраст (почти 35 лет), обеспечивает город подвижным составом большой вместимости. Информация о схеме маршрутов, расписании движения и доступных проездных билетах представлена исключительно на сайте пятигорского трамвая. Именно благодаря достаточно развитой трамвайной сети город держится в середине рейтинга.

При этом маршрутная сеть работает полностью на принципах регулируемого тарифа, что говорит о том, что при должном усилии ее возможно улучшить. Например, одним из аспектов в обязательном порядке должно стать повышение числа машин с низкопольными площадками: сейчас таких в парке перевозчиков всего 2%, что является одним из самых низких показателей по стране. Отдельное внимание стоит уделить организации магистральных маршрутов и работе общественного транспорта в вечернее время: сейчас в Пятигорске после 21:00 совершается всего 1,6% от суточного числа рейсов.

Бийск

Неплохо работающая система общественного транспорта Бийска явно нуждается в обновлении парка. Средний возраст подвижного состава достиг 34 лет для трамваев и приближается к 11 годам для автобусов, что превышает как разумные, так и установленные сроки службы транспортных средств. Им на смену в обязательном порядке должны прийти современные машины с низким уровнем пола: сейчас таких в парках Бийска всего около 3%.

Отсутствие проездного билета при наличии муниципальных перевозчиков кажется парадоксальным и не позволяет получить больше баллов за ценовую доступность. При этом маршрутная сеть достаточно централизована и работает на принципах регулируемого тарифа. Расписание движения всего



транспорта публикуются открыто, существует отдельный портал общественного транспорта. Это особенно актуально, так как интервалы движения в среднем по городу достигают 36 минут.

Спасательным кругом для транспортной системы Бийска является трамвай. Несмотря на запутанную нумерацию маршрутов, фактический маршрутный коэффициент равен 3,68 и укладывается в норму, а обособление трамвайных путей, позволяет обеспечить приоритетом более 15% транспортной работы общественного транспорта.

Прокопьевск

При всей сложности внутренней пространственной структуры Прокопьевска, выстроенной на базе разрозненных промышленных поселков, здесь удастся обеспечить низовой уровень охвата общественным транспортом. Даже расстояния между остановочными пунктами вполне соответствуют аналогичным в более крупных городах и составляют 525 м. Однако магистральные маршруты в городе отсутствуют.

Установленный тариф на проезд в среднем составляет 36,9 рубля и незначительно превышает социально обоснованные нормы, что может быть критично для областного города. Существующий проездной билет действует очень ограниченно в пределах десятка маршрутов. Более половины из них при этом работает на принципах нерегулируемого тарифа.

Опасение вызывает доля исправной техники в парках перевозчиков, которая составляет всего 83%. Вдобавок сам подвижной состав в Прокопьевске достаточно старый: его нормы использования превышены уже на 35%. При этом в обновлении техники, тем более в рамках каких-либо государственных программ поддержки, в отличие от Новокузнецка и Кемерово, город пока не участвовал.

Ангарск

Обладая хорошей степенью централизации пассажирских перевозок (21 маршрут обслуживают всего 5 перевозчиков), Ангарску все же не удастся наладить качественную работу общественного транспорта. Отчасти объяснение кроется в подходе к транспортному обслуживанию: 75% сети обслуживаются на принципах нерегулируемого тарифа.

Ресурс подвижного состава во многом исчерпан. Средний возраст трамваев приближается к 28 годам, для автобусов он составляет 11 лет. Этим объясняется и практически полное отсутствие низкопольных машин в городе. Средние интервалы движения на линии составляют около 12 минут, при этом



хорошим подспорьем является то, что более 60% транспорта возможно отследить онлайн, а в открытом доступе есть подробное расписание движения по маршрутам.

Хронические проблемы с трамваем и в очередной раз сократившаяся маршрутная сеть не кажутся чем-то удивительным: электротранспорт почти на 80% задублирован автобусными перевозками. Последним преимуществом трамвая остается его обособление, которое не используется в полном объеме. Как результат, лишь 6% транспортной работы в Ангарске осуществляется в условиях приоритета движения.

Орск

Возможно, именно несоответствие реальности и содержащихся на бумаге планов мешает Орску занимать более высокую позицию в рейтинге. Такого количества предусмотренных реестром машин (более 800 ед.) перевозчики просто не в состоянии выпустить на линию. ГАЗели составляют основу пассажирского парка города, машины большой вместимости отсутствуют напрочь. Средний возраст машин превысил норму сроков службы уже вдвое.

Здесь высока степень обособления трамвайного полотна, существует даже пара противоходных выделенных полос, однако они способны покрыть лишь 5% от общих объемов движения. Обращает на себя внимание отсутствие в городе проездного билета, хотя разовый билет и достаточно дешевый: проезд обойдется в среднем в 27 рублей.

Магистральных маршрутов в Орске нет, хотя трамвай, который мог бы предоставить соответствующий уровень сервиса, номинально достаточно полно охватывает территорию города. Кроме того, система общественного транспорта работает в режиме строжайшей секретности: сегодня из информации о ее работе в публичном доступе можно найти лишь обрывочные расписания движения трети всех маршрутов города.

Старый Оскол

При наличии в Старом Осколе ярко выраженных коридоров общественного транспорта, магистральные маршруты здесь отсутствуют. При этом на отдельных участках интенсивность движения микроавтобусов, составляющих основу перевозок, составляет более 60 ед. в час.

Средние маршрутные интервалы движения высоки и достигают 40 минут, совокупная частота движения по остановочным пунктам составляет 5,5 минут. Транспортной карты и общегражданских



долгосрочных проездных билетов нет, отсутствует и минимальный набор для ориентирования по сети. Разобраться с маршрутной сетью без схемы маршрутов и сопутствующей информации не получится: таких ресурсов у Старого Оскола нет.

Несмотря на то, что вся сеть обслуживается на принципах нерегулируемого тарифа, у города есть шанс на достаточно интенсивную реализацию транспортной реформы, если таковая будет разработана. Этому в первую очередь будет способствовать высокая централизация пассажирских перевозок в городе: маршруты Старого Оскола обслуживают всего 4 перевозчика.

Энгельс

Энгельсу не удастся в последние годы выстроить собственную самодостаточную систему общественного транспорта. При существовании мощной связи с Саратовом ни один маршрут вдоль нее не демонстрирует явных признаков магистральности, в первую очередь – за счет недостатков расписания движения.

Заслуживает поощрения организованный в центре Энгельса коридор противонаправленных выделенных полос, существенно облегчающий движение пассажирского транспорта. Достаточно уникальным можно считать проездной билет, который распространяется на один единственный троллейбусный маршрут № 109. Разовая стоимость проезда на несколько процентов превышает социально обоснованные нормы.

К сожалению, посмотреть расписание движения, карту-схему маршрутной сети и отследить нужный маршрут онлайн (отображается всего 9% машин) не получится. Время ожидания транспорта на остановке здесь составляет около 2 минут, если вам не принципиален маршрут, или до 10 минут при ожидании автобуса конкретного направления.

Армавир

Сильной стороной транспортной системы Армавира можно назвать троллейбусную систему. Только за счет маршрута № 3 удастся обеспечить половину жителей доступом к магистральному сервису. На троллейбусных маршрутах действует также проездной билет. Единственная низкопольная машина в Армавире также является троллейбусом.

Однако достоинства небольшой системы электротранспорта омрачает критический возраст городских автобусов: средний возраст машин в парках перевозчиков превысил 15 лет! Этим объясняется,



вероятно, и низкий процент исправных машин – всего 71%. Подвижной состав большой вместимости практически отсутствует, таких машин в городе всего 9%, отсутствуют и машины среднего класса повышенной вместимости.

Как и в любом небольшом городе, в Армавире умеренно низкий маршрутный коэффициент, он составляет всего 2,42. Есть небольшой участок противонаправленной выделенной полосы протяженностью всего 525 метров. Транспортной карты и ресурсов открытого доступа к информации о работе транспорта нет.

Комсомольск-на-Амуре

Сохраняя «подвешенной» в воздухе ситуацию с трамваем уже больше пяти лет, Комсомольск-на-Амуре, к сожалению, не достаточно развивает и автобусные перевозки. Магистральный сервис в городе отсутствует, интервалы на маршрутах в среднем превышают 25 минут.

Самый низкий балл среди городов рейтинга в части устойчивости развития и безопасности получен не в последнюю очередь благодаря децентрализации перевозок: немногочисленные маршруты расплывлены между 11 перевозчиками. Кроме того, все они работают на принципах нерегулируемого тарифа. Как следствие, в городе отсутствует единый проездной билет, хотя стоимость разового билета и укладывается в финансовые возможности жителей.

Парк подвижного состава Комсомольска-на-Амуре значительно устарел: средний возраст автобуса превысил 13,5 лет. При этом обновления подвижного состава не ведется. Среднее расстояние между остановочными пунктами превышает 600 метров, что не свойственно для таких относительно компактных городов, что может косвенно свидетельствовать о недостаточной проработке вопроса физической доступности общественного транспорта.

Шахты

Шахты представляют собой полную terra incognita в части доступности информации об общественном транспорте. Схем маршрутной сети и каких-либо разумно покрывающей информацией об общественном транспорте ресурсов попросту нет. Тем не менее, надежда есть на опубликованные на сторонних ресурсах расписания движения маршрутов и отображение почти 54% линейных транспортных средств онлайн.



В парках перевозчиков практически отсутствует подвижной состав большой вместимости. Низкопольных транспортных средств также мало – чуть больше 1%. Однако заслуживает похвалы умеренный возраст подвижного состава – всего 6,6 лет, что укладывается в разумные и нормативные сроки службы.

В городе отсутствуют выделенные полосы, однако гораздо более серьезные опасения вызывает достаточно высокий для такого небольшого города маршрутный коэффициент, составляющий 4,52. При этом сами маршруты достаточно прямолинейны, о чем свидетельствует и коэффициент непрямолинейности, он равен 1,53. Расширенное тарифное меню и транспортная карта отсутствуют, а возможность оплаты банковской картой внедрена всего пару лет назад.

Балаково

Некоторые трудности с физической доступностью территорий Балаково не являются определяющими в оценке качества общественного транспорта. Установление магистральных маршрутов с легкостью компенсировало бы их. Гораздо больше вопросов вызывает сильная раздробленность перевозок: в среднем каждый маршрут обслуживается отдельным перевозчиком, что закономерно ведет к усилению нездоровой конкуренции на линии.

В такой среде троллейбусные перевозки оказываются в высокой степени задублированными: автобусы совершают почти 88% всей транспортной работы вдоль инфраструктуры электротранспорта. Стагнация троллейбуса началась еще в начале нулевых после приостановки движения к Балаковской АЭС. Занимательно, но проездной билет на троллейбус все еще действует в городе, а недавно его цена впервые с 2018 года была индексирована и достигла 750 рублей.

Маршруты в Балаково избыточно непрямолинейны – средний коэффициент непрямолинейности достигает 4,08. Система приоритета общественного транспорта в городе отсутствует, а интервалы движения в среднем достигли 30 минут. Возможность отслеживать транспорт онлайн при этом отсутствует, как и информация о расписании движения большинства маршрутов.

Уссурийск

Маршрутная сеть Уссурийска представлена 66 маршрутами, что несколько избыточно для такого небольшого города. Как следствие, почти все маршруты ходят достаточно редко, а интервалы дви-



жения достигают рекордных среди городов рейтинга 52 минут. Информации о расписании движения при этом в открытом доступе нет, что вряд ли прибавляет удобства пользования.

Центральный транспортный узел у рынка обустроен с применением локальных непротяженных выделенных полос, что, тем не менее, позволяет обеспечить приоритетом порядка 1,6% транспортной работы. Магистральных маршрутов в городе нет, хотя эпюра распределения числа рейсов явно свидетельствует о наличии коридора с концентрированным высоким пассажиропотоком.

Парк подвижного состава перевозчиков Уссурийска находится в плачевном состоянии: средний возраст машин почти достиг 13,5 лет. Среди них практически нет машин с низким уровнем пола (таких не более 5%), однако более половины относятся к машинам большого класса (их здесь 57%). Информация о поступлении нового подвижного состава в 2023 году отсутствует.

Анапа

К сожалению, организация каркаса выделенных полос, хотя и важна для работы маршрутной сети, но все-таки недостаточна для обеспечения высокого уровня качества сервиса. Из косвенных признаков удобства пользования, пожалуй, можно упомянуть еще созданную транспортным сообществом (не городом!) карту-схему маршрутной сети.

Подвижного состава большой вместимости в городе нет, при этом низкопольными площадками оснащены всего 5% микроавтобусов города. Парк автотранспорта Анапы также требует срочного обновления: нормальные сроки эксплуатации транспортных средств превышены уже на 90%, в то время как количество исправных транспортных средств составляет уже менее 87%.

Отдельное внимание здесь стоит уделить расширению тарифного меню и внедрению системы общегражданского проездного билета. В настоящее время стоимость проезда вполне доступна для жителей (стоимость разового билета составляет 30 рублей), но система вечернего/ночного тарифа не может быть оценена положительно.

Условные обозначения

Количество баллов
(в прошлом выпуске рейтинга)

Изменение позиции
(без учета новых городов рейтинга)

Количество баллов

Место в общем рейтинге

• 100

• 1 место

↑+5
(100)

Наличие вида транспорта в городе



Области физической
доступности
остановок – 500 м

Сеть
общественного
транспорта

(толщина эпюры
пропорциональна
интенсивности движения
транспортных средств на
участке дорожной сети)

Значения
показателей
качества



Ценовая
доступность

100



Комфорт
и удобство

100



Функциональность
транспортной сети

100



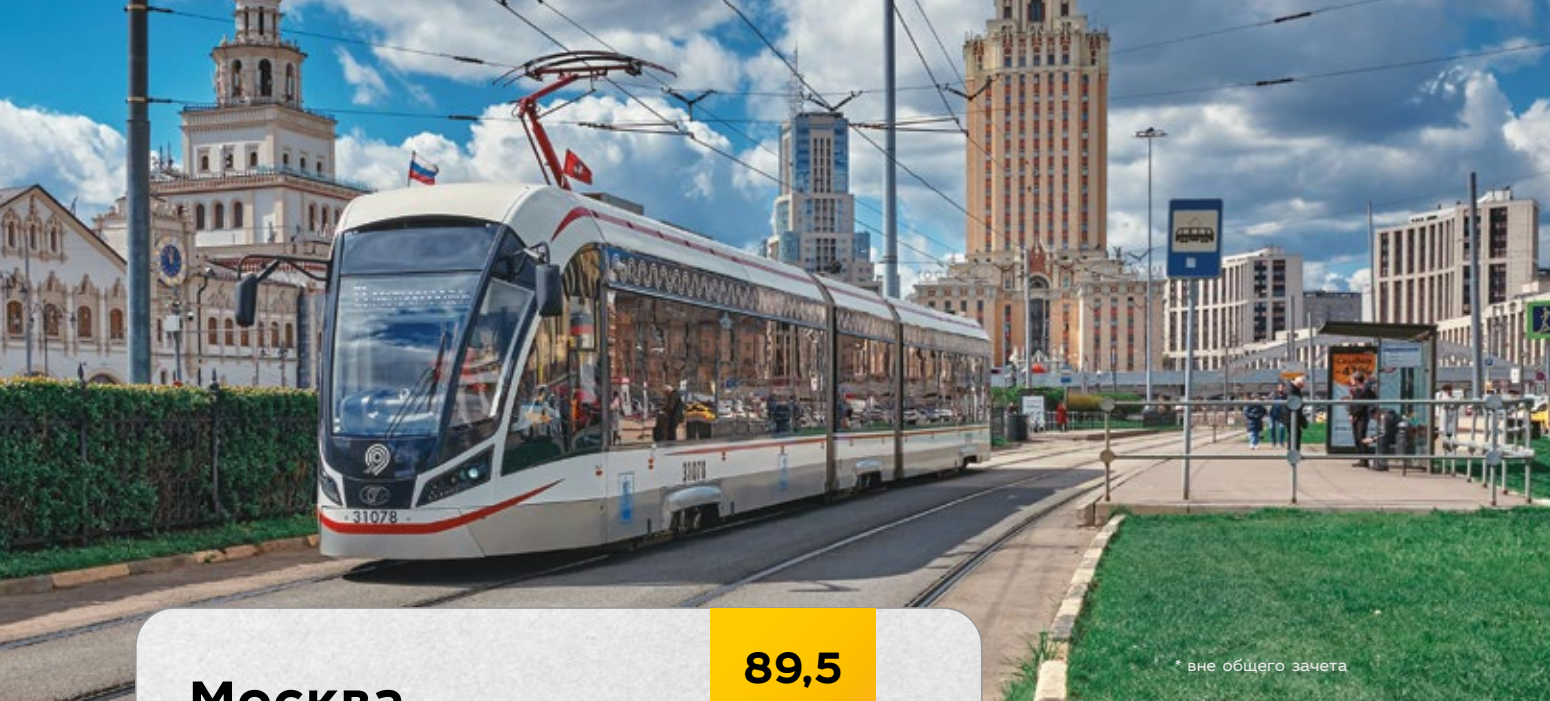
Физическая
доступность

100



Устойчивое
развитие и
безопасность

100



Москва

Население 13 104 тыс. чел.

89,5

—*

(83,0)

* вне общего зачета



Ценовая
доступность

94



Комфорт
и удобство

96



Функциональность
транспортной сети

90



Физическая
доступность

93



Устойчивое
развитие и
безопасность

73





Санкт-Петербург

Население 5 600 тыс. чел.



83,5

—*

(72,3)

* вне общего зачета



Ценовая доступность

86



Комфорт и удобство

97



Функциональность транспортной сети

80



Физическая доступность

90



Устойчивое развитие и безопасность

63





Пермь

Население 1 027 тыс. чел.

77,6

1 место (73,0)



Ценовая доступность

89



Комфорт и удобство

95



Функциональность транспортной сети

75



Физическая доступность

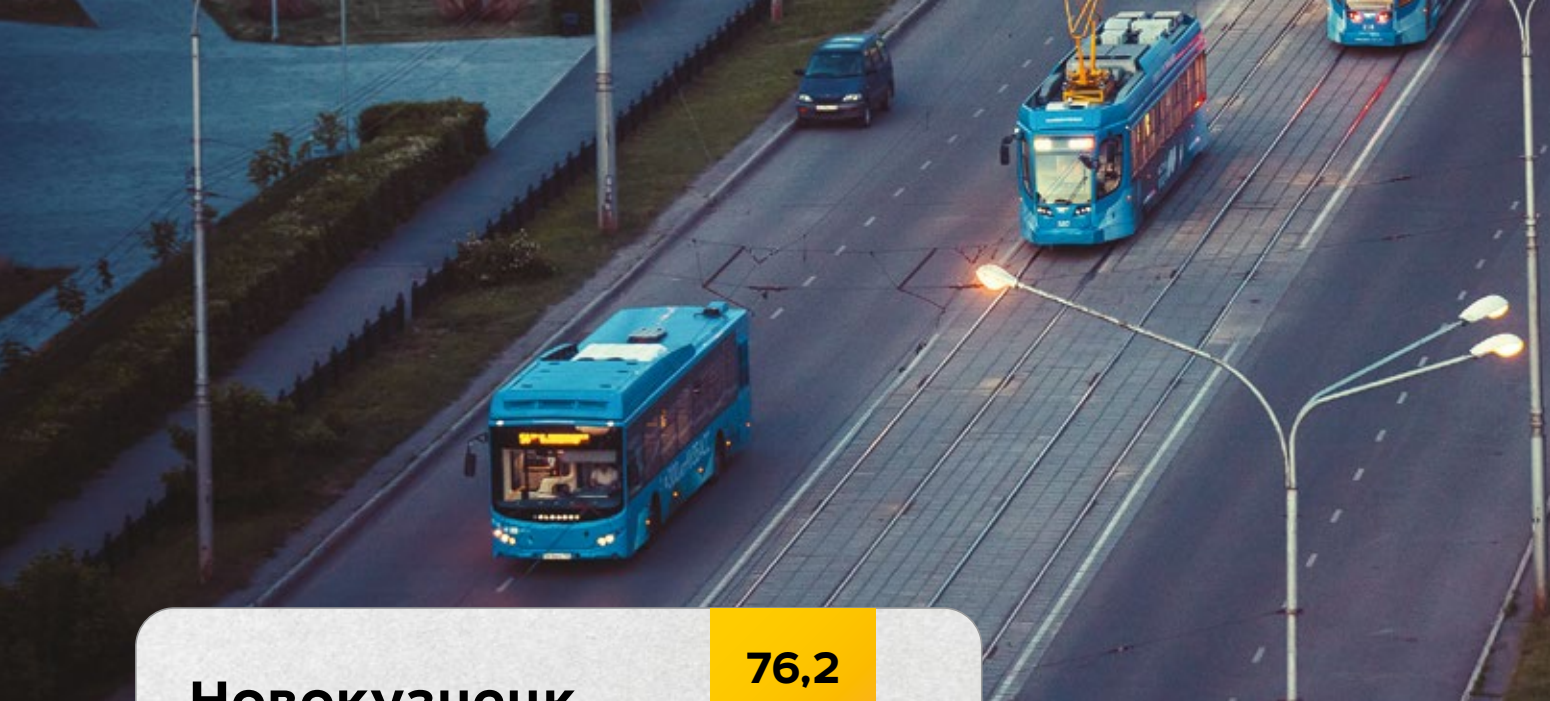
73



Устойчивое развитие и безопасность

55





Новокузнецк

Население 534 тыс. чел.

76,2

2 место

(65,8)



Ценовая доступность

100



Комфорт и удобство

90



Функциональность транспортной сети

67



Физическая доступность

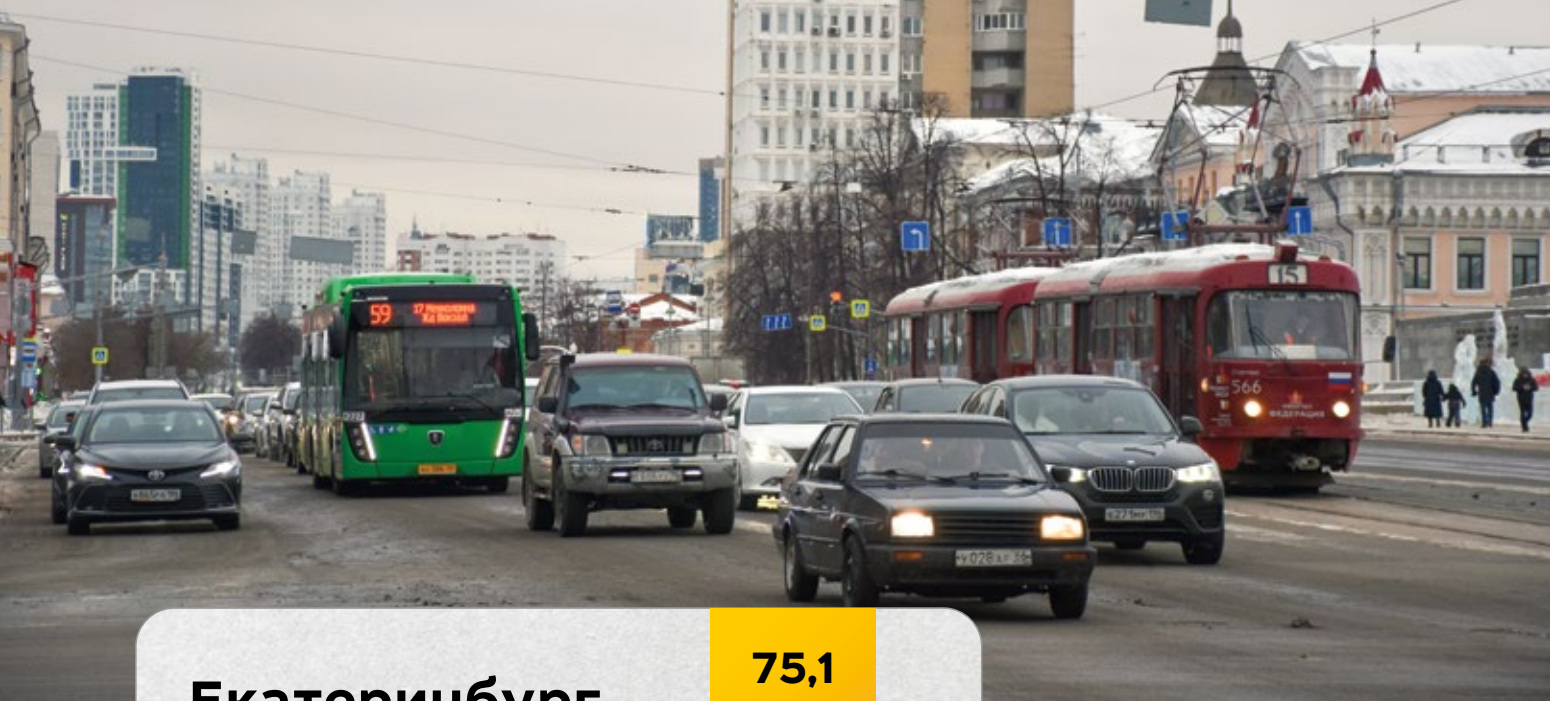
69



Устойчивое развитие и безопасность

58





Екатеринбург

Население 1 583 тыс. чел.

75,1

3 место (72,7)



Ценовая доступность

80



Комфорт и удобство

75



Функциональность транспортной сети

82



Физическая доступность

70



Устойчивое развитие и безопасность

68





Нижний Новгород

Население 1 237 тыс. чел.

71,8

4 место

↑+2
(65,8)



₽ Ценовая доступность

94

🚊 Комфорт и удобство

85

🚦 Функциональность транспортной сети

60

🚩 Физическая доступность

78

🏠 Устойчивое развитие и безопасность

44



Казань

Население 1 315 тыс. чел.

70,7

5 место

↓-1
(69,2)



Ценовая
доступность

67



Комфорт
и удобство

86



Функциональность
транспортной сети

73



Физическая
доступность

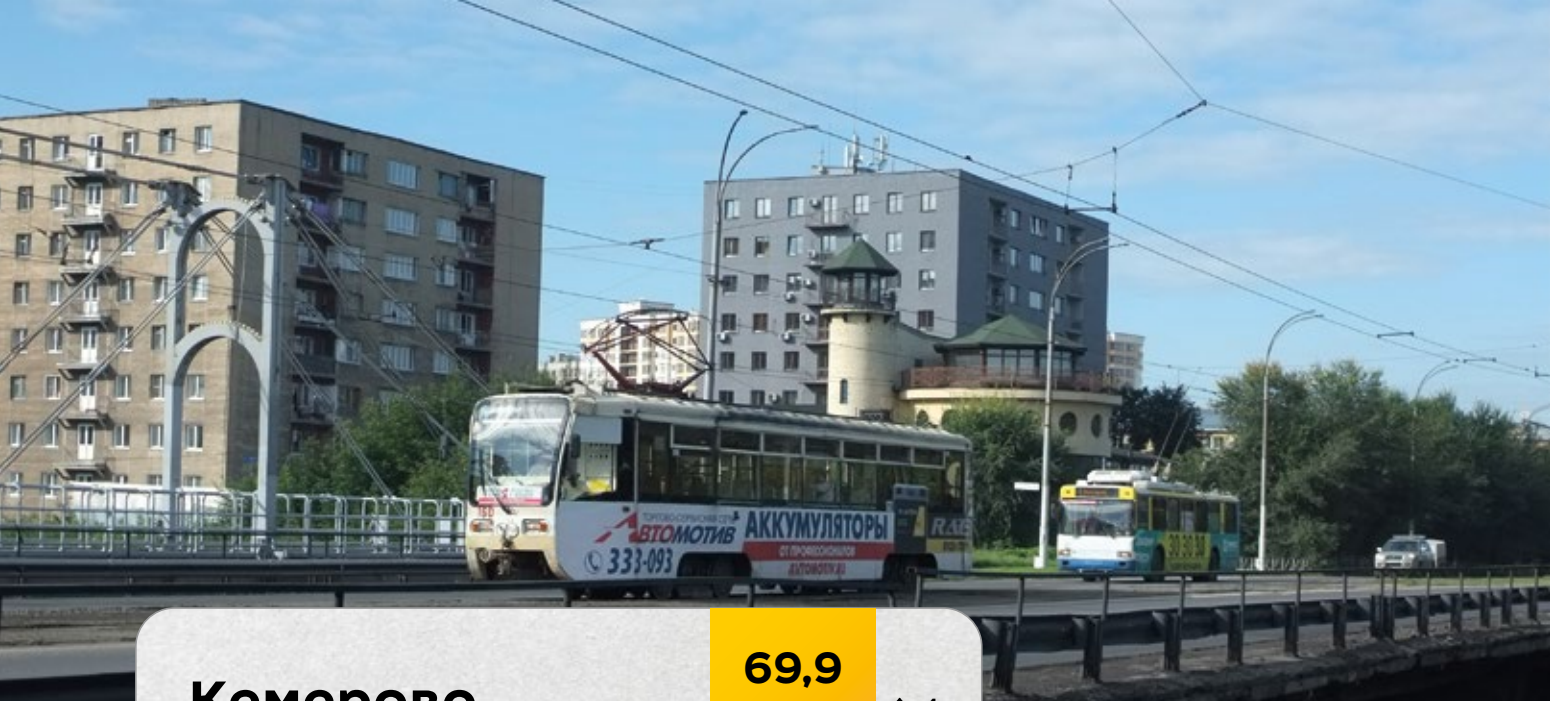
70



Устойчивое
развитие и
безопасность

54





Кемерово

Население 549 тыс. чел.

69,9

6 место

↑+4
(65,0)



Ценовая
доступность

81



Комфорт
и удобство

84



Функциональность
транспортной сети

67



Физическая
доступность

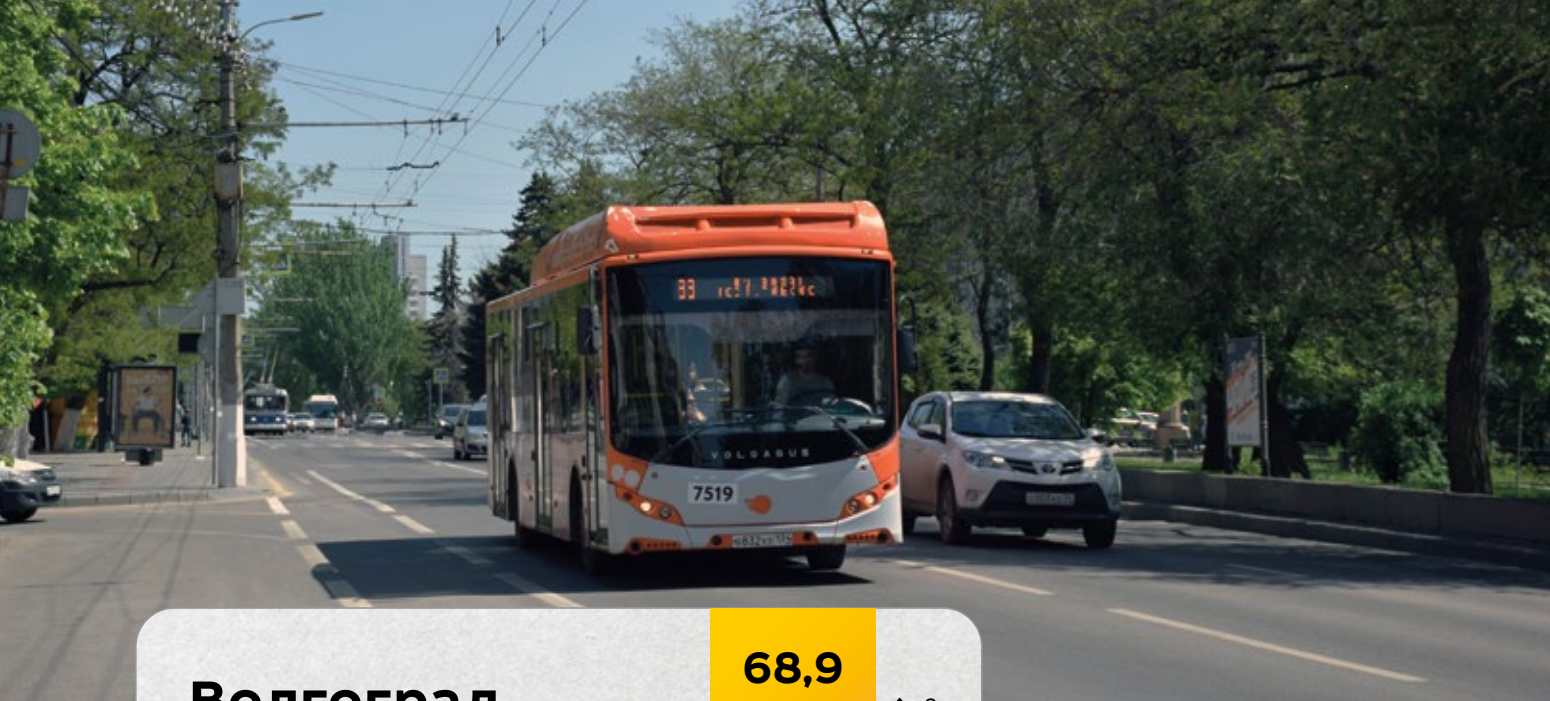
66



Устойчивое
развитие и
безопасность

53





Волгоград

Население 1 026 тыс. чел.

68,9

7 место

↑+8
(61,6)



Ценовая
доступность

75



Комфорт
и удобство

64



Функциональность
транспортной сети

74



Физическая
доступность

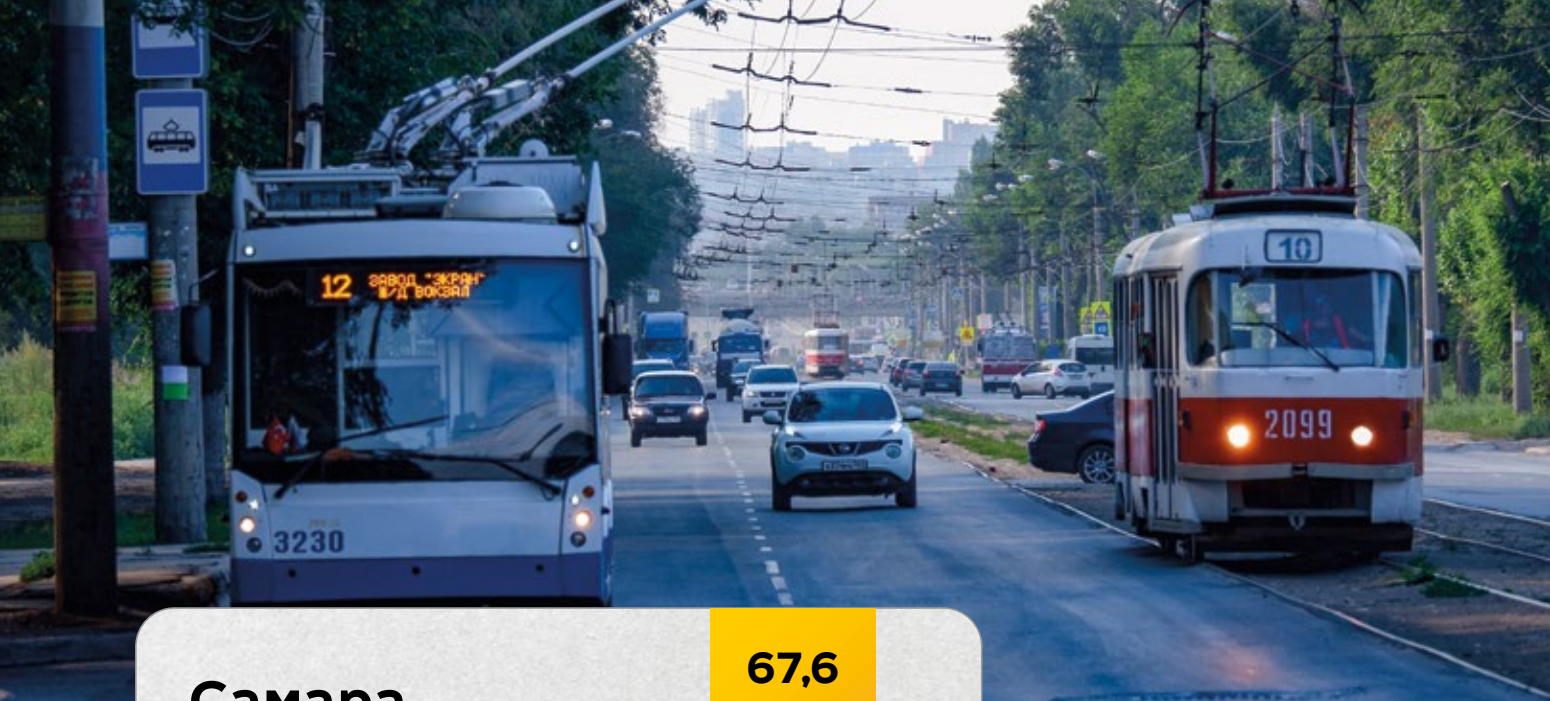
79



Устойчивое
развитие и
безопасность

49





Самара

Население 1 164 тыс. чел.

67,6

8 место (65,3)



Ценовая
доступность

69



Комфорт
и удобство

69



Функциональность
транспортной сети

72



Физическая
доступность

76



Устойчивое
развитие и
безопасность

48





Ижевск

Население 621 тыс. чел.

67,4

9 место

↓-4
(69,0)



Ценовая доступность

51



Комфорт и удобство

79



Функциональность транспортной сети

77



Физическая доступность

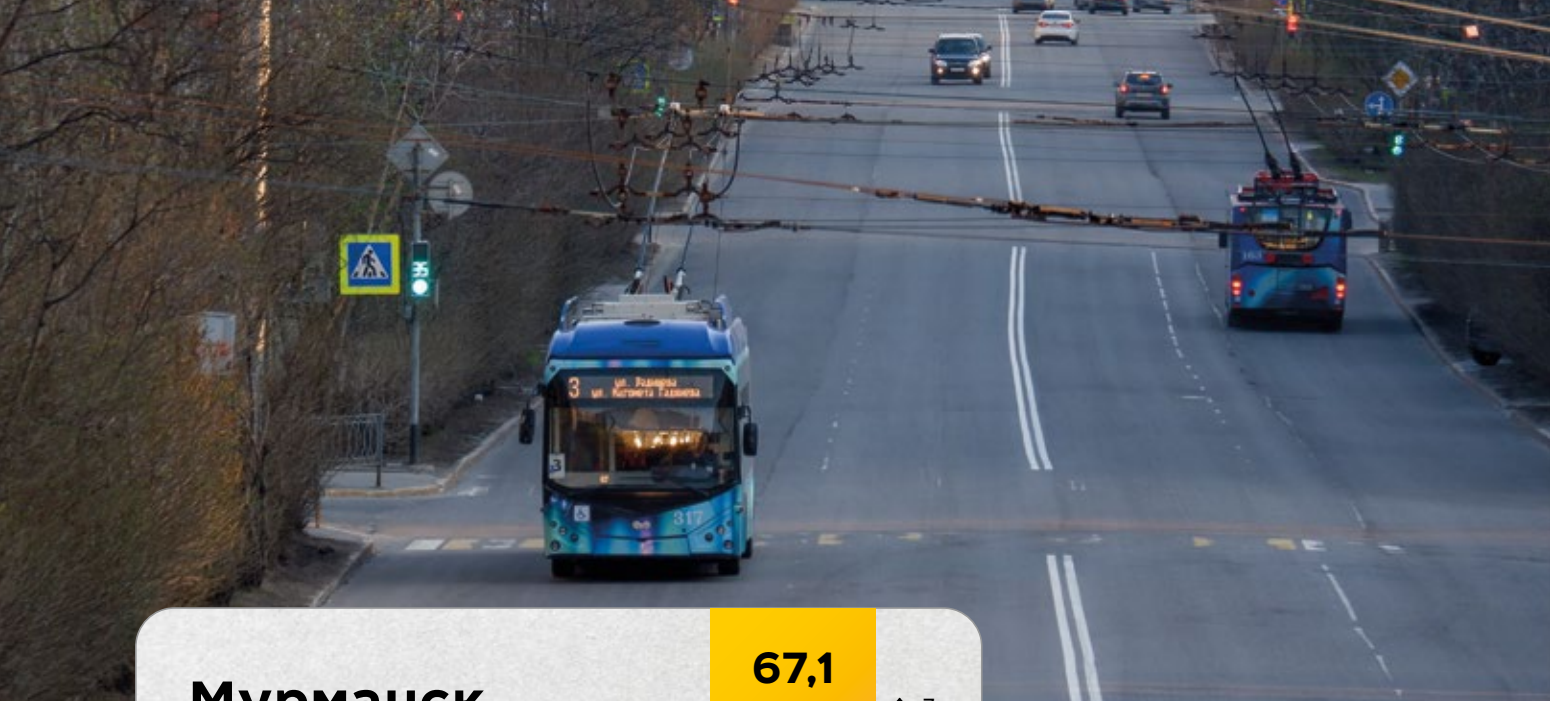
77



Устойчивое развитие и безопасность

46





Мурманск

Население 267 тыс. чел.

67,1
10 место

↑+7
(61,5)



Ценовая
доступность

68



Комфорт
и удобство

77



Функциональность
транспортной сети

60



Физическая
доступность

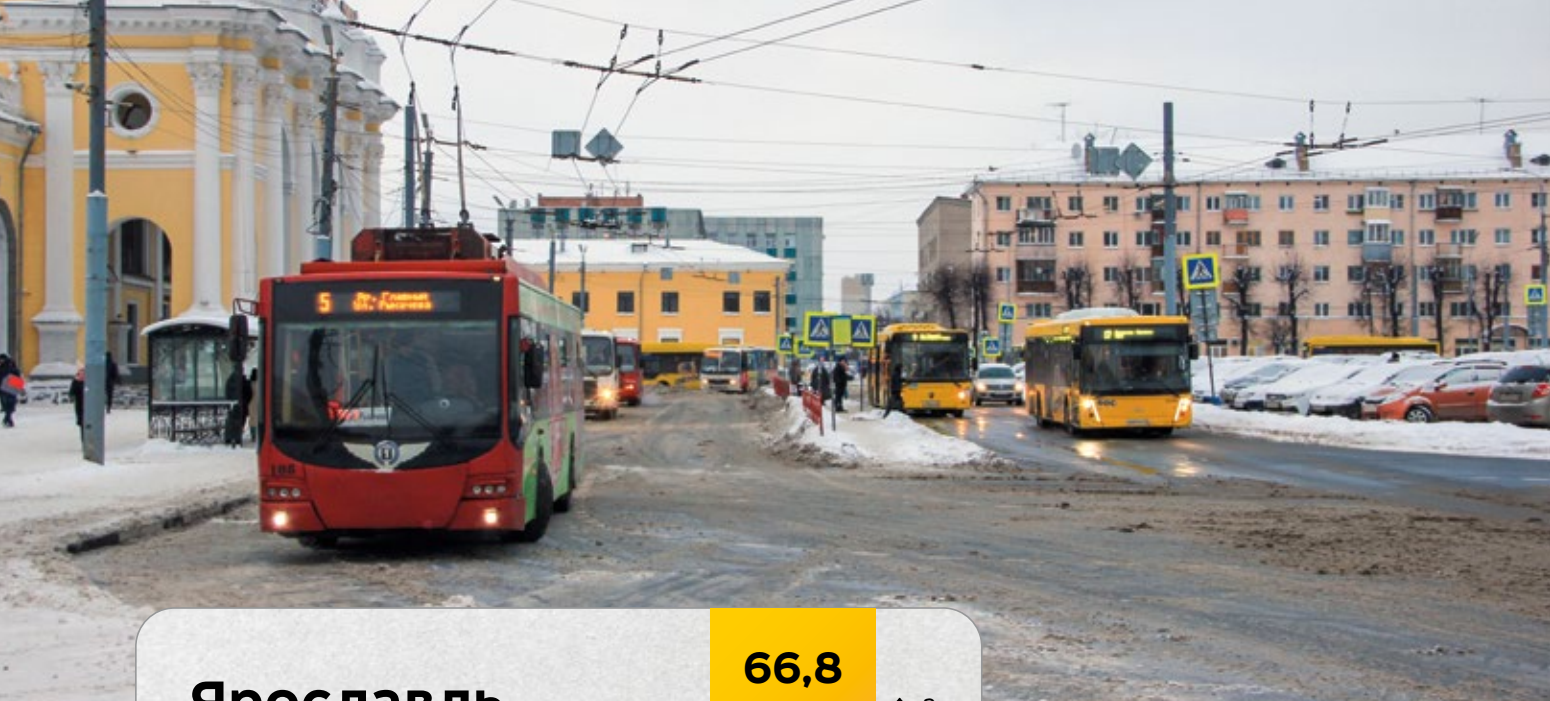
76



Устойчивое
развитие и
безопасность

55





Ярославль

Население 571 тыс. чел.

66,8

11 место

↑+2
(62,5)



Ценовая
доступность

70



Комфорт
и удобство

74



Функциональность
транспортной сети

67



Физическая
доступность

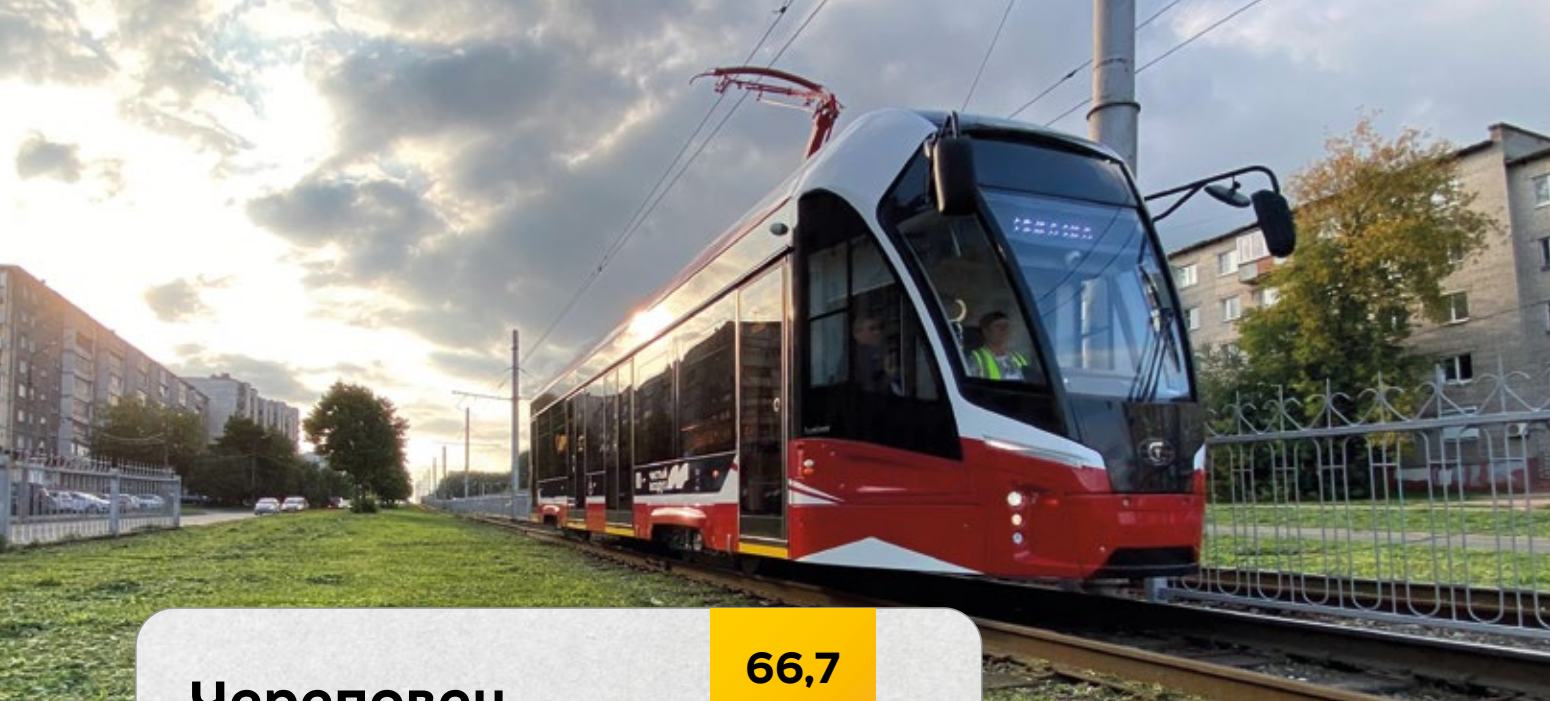
74



Устойчивое
развитие и
безопасность

47





Череповец

Население 301 тыс. чел.

66,7

12 место (62,8)



Ценовая доступность

64



Комфорт и удобство

68



Функциональность транспортной сети

73



Физическая доступность

75



Устойчивое развитие и безопасность

48





Тверь

Население 415 тыс. чел.



66,5

13 место

↑+1
(61,7)



Ценовая доступность

93



Комфорт и удобство

93



Функциональность транспортной сети

53



Физическая доступность

58



Устойчивое развитие и безопасность

40





Южно-Сахалинск

Население 187 тыс. чел.



66,3

14 место

↑+49
(51,2)



Ценовая доступность

98



Комфорт и удобство

77



Функциональность транспортной сети

50



Физическая доступность

62



Устойчивое развитие и безопасность

52





Красноярск

Население 1 198 тыс. чел.

66,2

15 место

↓-6
(65,1)



Ценовая доступность

79



Комфорт и удобство

73



Функциональность транспортной сети

70



Физическая доступность

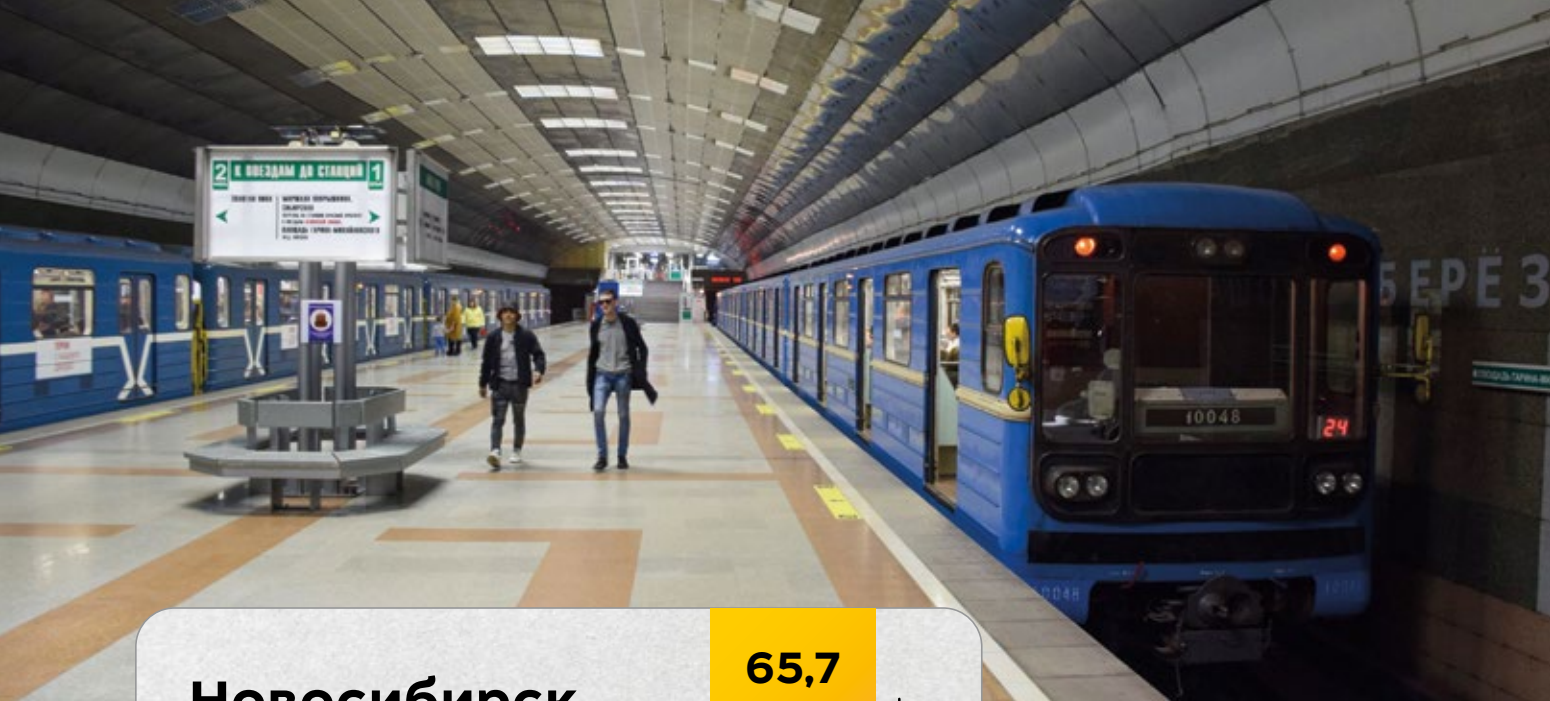
66



Устойчивое развитие и безопасность

40





Новосибирск

Население 1 635 тыс. чел.

65,7

16 место

↓-9
(65,4)



Ценовая доступность

62



Комфорт и удобство

70



Функциональность транспортной сети

72



Физическая доступность

75



Устойчивое развитие и безопасность

43





Челябинск

Население 1 183 тыс. чел.

65,7

17 место

↓-6
(64,5)



Ценовая доступность

82



Комфорт и удобство

61



Функциональность транспортной сети

71



Физическая доступность

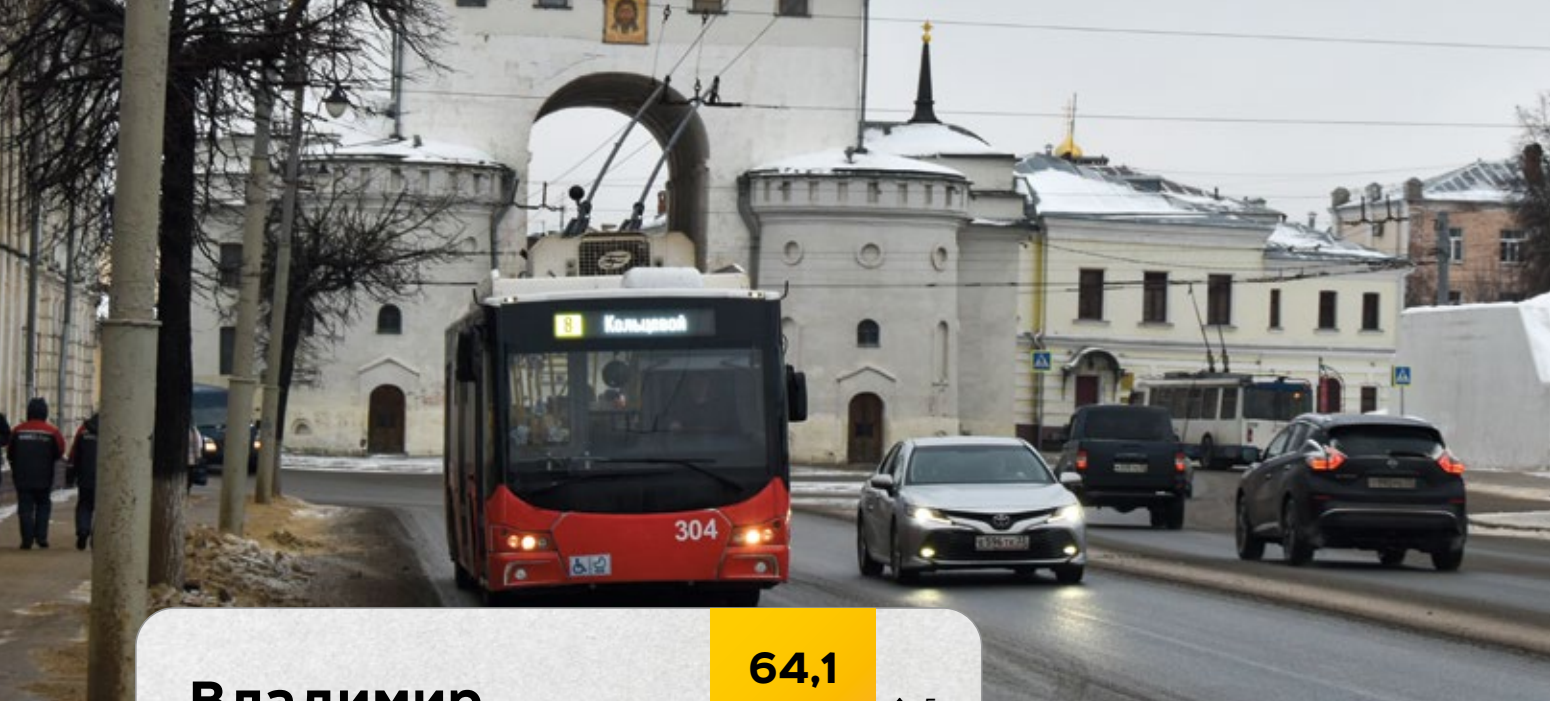
70



Устойчивое развитие и безопасность

43





Владимир

Население 349 тыс. чел.

64,1

18 место

↑+5
(59,4)



Ценовая доступность

74



Комфорт и удобство

73



Функциональность транспортной сети

55



Физическая доступность

73



Устойчивое развитие и безопасность

46





Киров

Население 497 тыс. чел.

64,0

19 место

↓-3
(61,5)



Ценовая доступность

88



Комфорт и удобство

82



Функциональность транспортной сети

54



Физическая доступность

63



Устойчивое развитие и безопасность

35





Владивосток

Население 628 тыс. чел.

62,1
20 место

↑+32
(54,0)



Ценовая
доступность

72



Комфорт
и удобство

70



Функциональность
транспортной сети

64



Физическая
доступность

62



Устойчивое
развитие и
безопасность

40





Волжский

Население 317 тыс. чел.

60,9

21 место

↑+20
(55,7)



Ценовая доступность

82



Комфорт и удобство

47



Функциональность транспортной сети

66



Физическая доступность

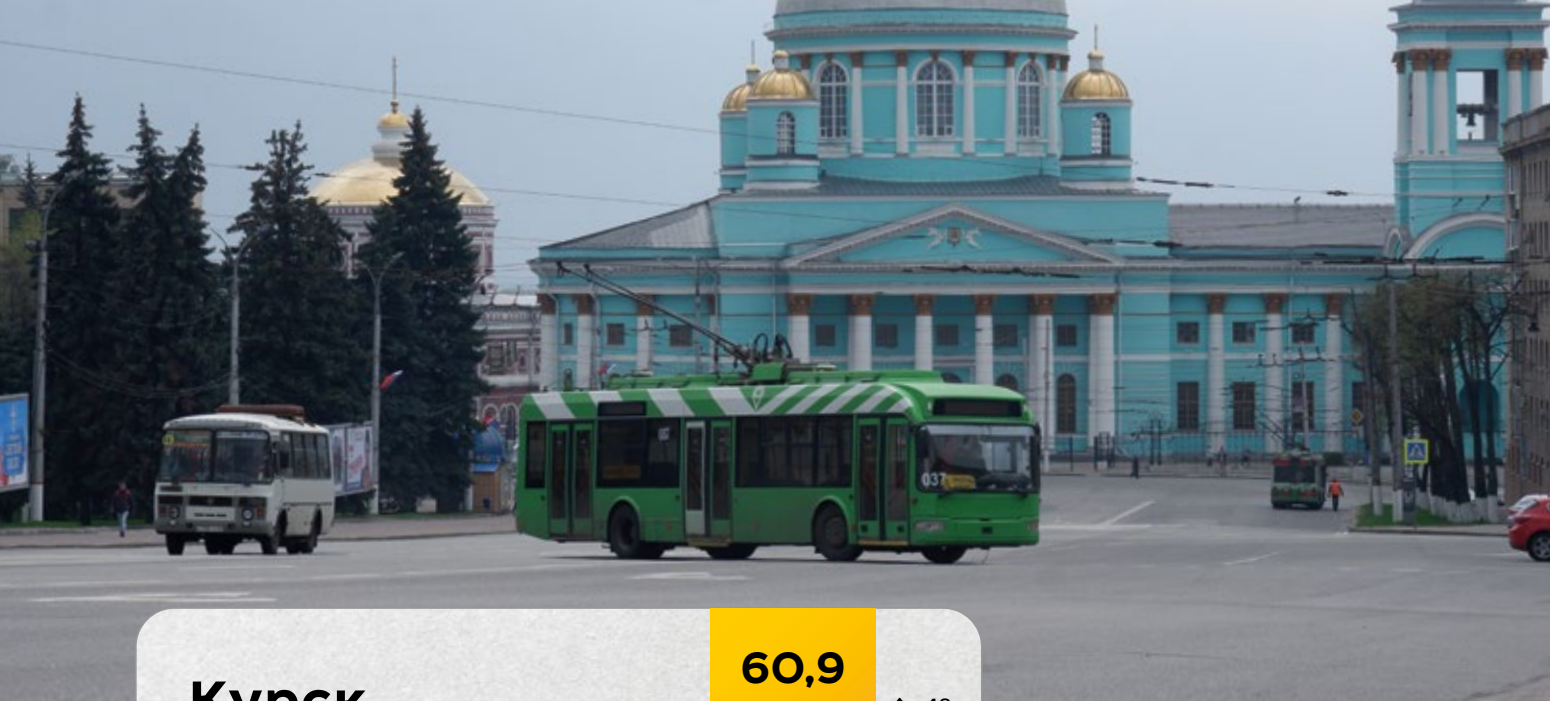
74



Устойчивое развитие и безопасность

33





Курск

Население 435 тыс. чел.

60,9
22 место

↑+48
(48,3)



Ценовая
доступность

55



Комфорт
и удобство

78



Функциональность
транспортной сети

59



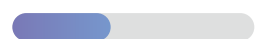
Физическая
доступность

67



Устойчивое
развитие и
безопасность

42





Кострома

Население 266 тыс. чел.



60,7
23 место

↑+34
(52,8)



Ценовая доступность

77



Комфорт и удобство

83



Функциональность транспортной сети

53



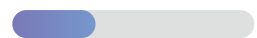
Физическая доступность

56



Устойчивое развитие и безопасность

35





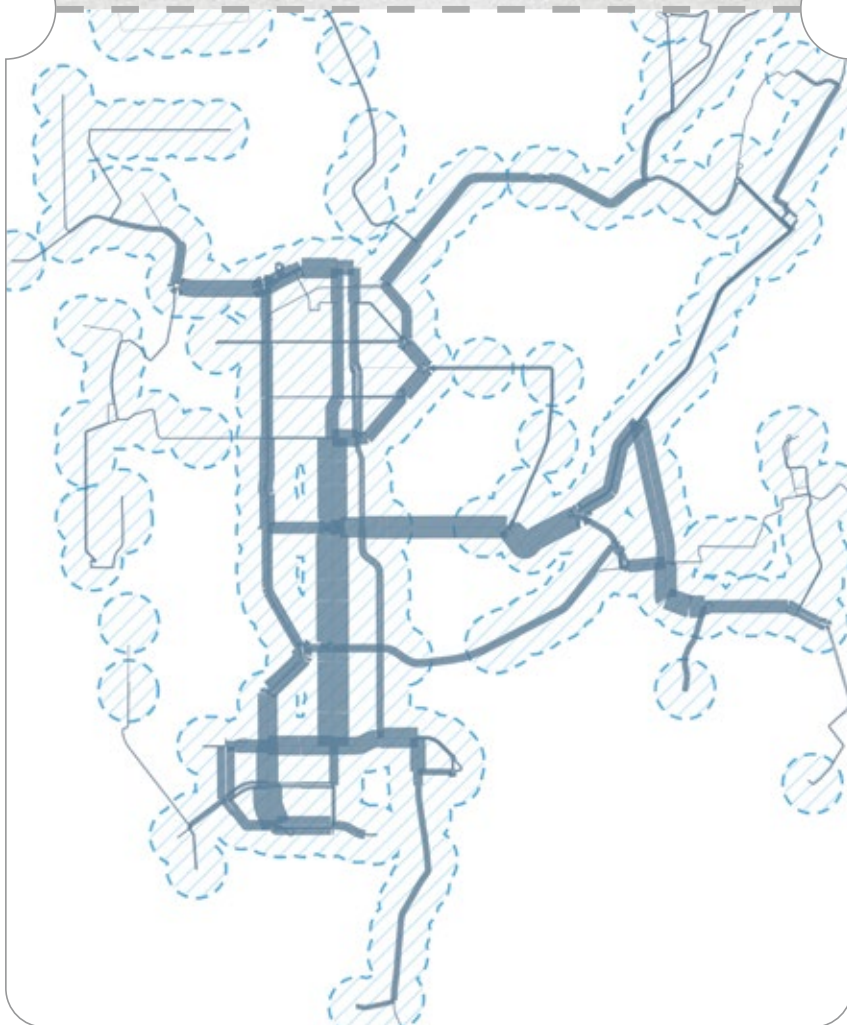
Магнитогорск

Население 409 тыс. чел.

60,4

24 место

↓-6
(61,2)



Ценовая доступность

69



Комфорт и удобство

57



Функциональность транспортной сети

71



Физическая доступность

56



Устойчивое развитие и безопасность

45





Великий Новгород

Население 223 тыс. чел.



60,4
25 место

↓-4
(59,4)



Ценовая доступность

62



Комфорт и удобство

71



Функциональность транспортной сети

54



Физическая доступность

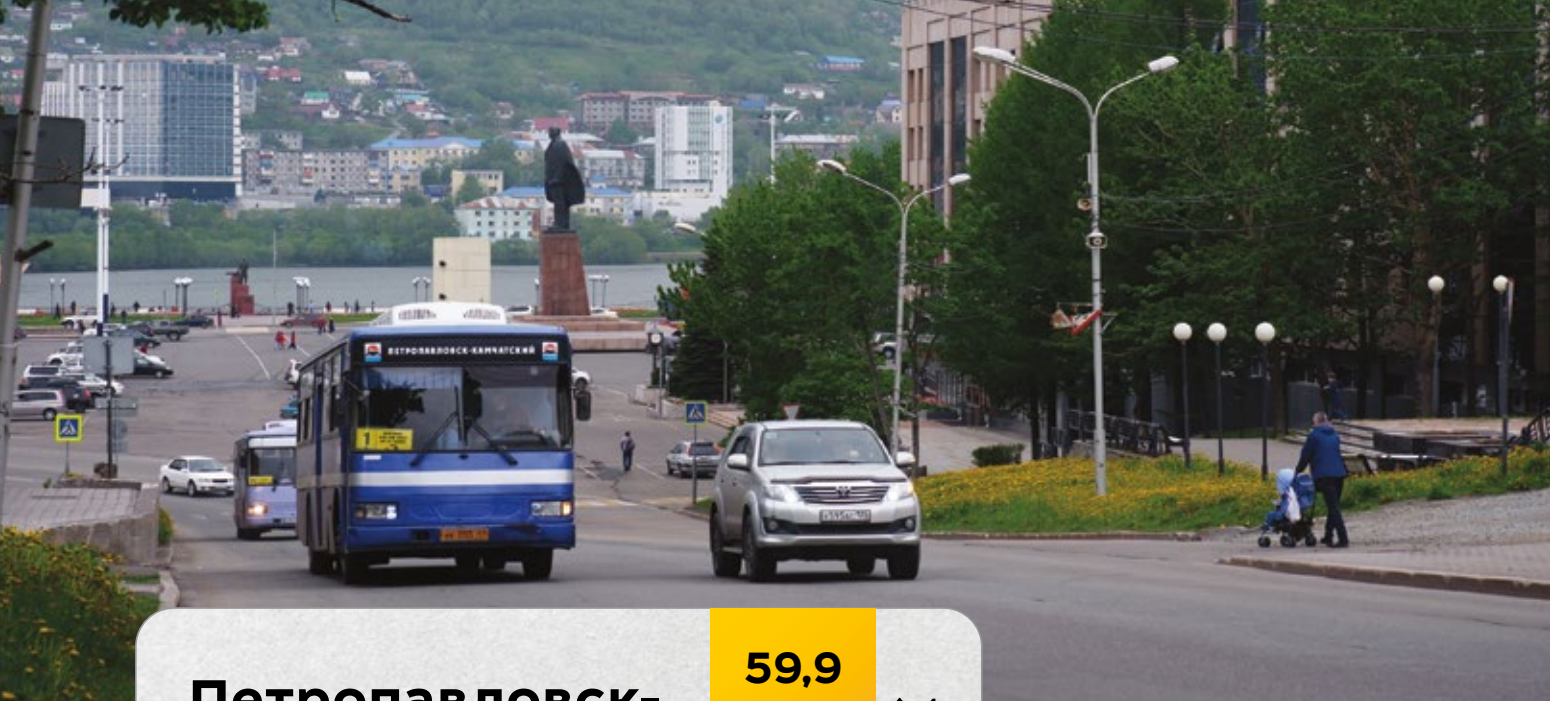
63



Устойчивое развитие и безопасность

52





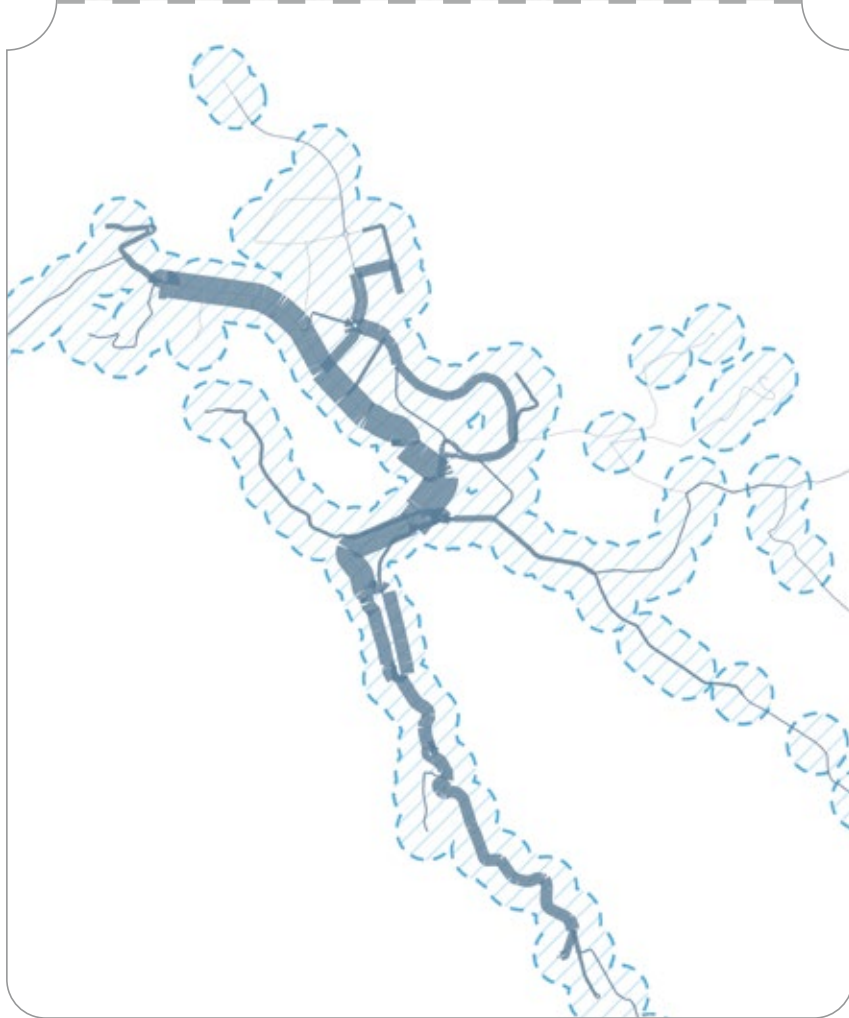
Петропавловск-Камчатский

Население 163 тыс. чел.



59,9
26 место

↑+4
(58,8)



Ценовая доступность

72



Комфорт и удобство

69



Функциональность транспортной сети

47



Физическая доступность

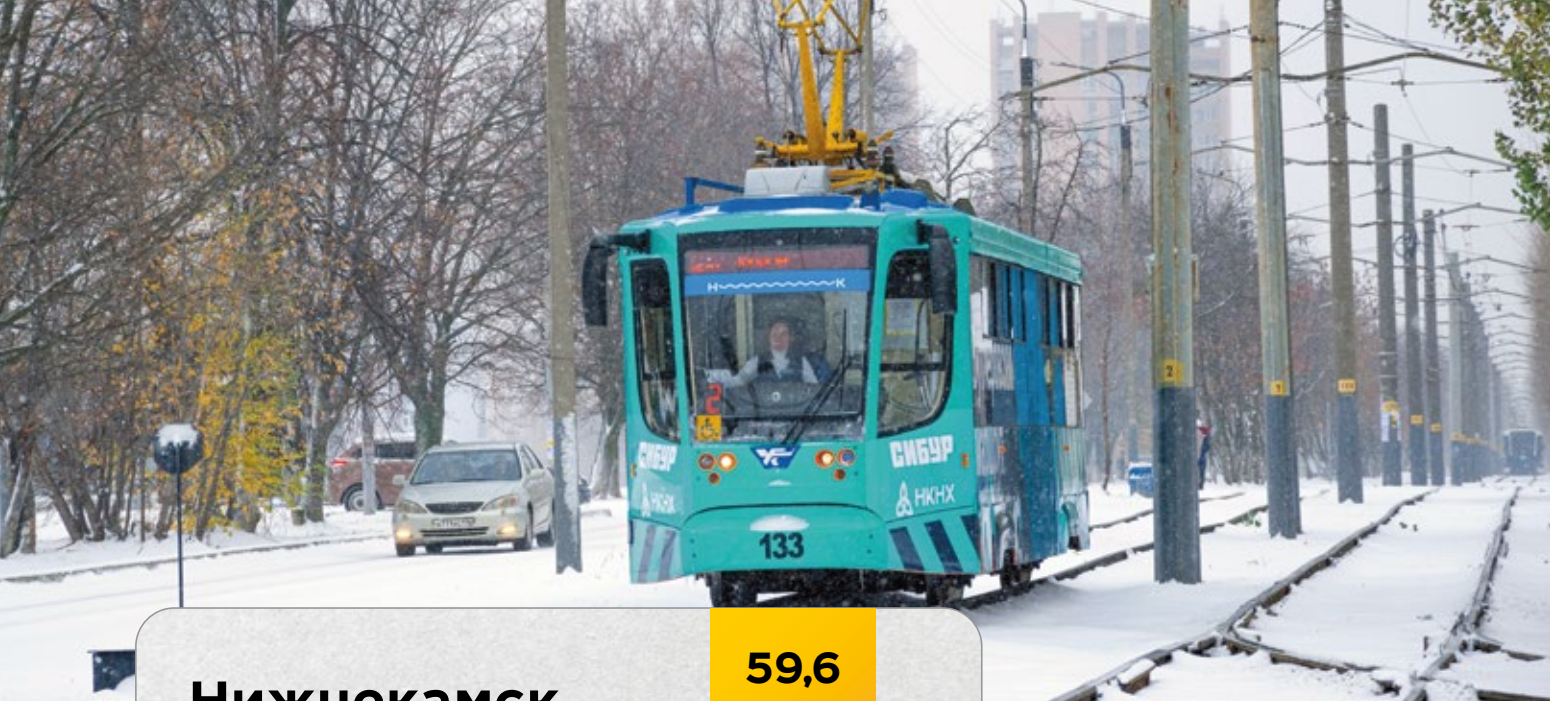
72



Устойчивое развитие и безопасность

41





Нижнекамск

Население 241 тыс. чел.

59,6

27 место



Ценовая доступность

84



Комфорт и удобство

66



Функциональность транспортной сети

55



Физическая доступность

49



Устойчивое развитие и безопасность

47





ОМСК

Население 1 111 тыс. чел.

59,0

28 место

↓-3
(59,3)



Ценовая
доступность

70



Комфорт
и удобство

69



Функциональность
транспортной сети

60



Физическая
доступность

65



Устойчивое
развитие и
безопасность

28





Ульяновск

Население 635 тыс. чел.

59,0

29 место (58,8)



Ценовая доступность

57



Комфорт и удобство

57



Функциональность транспортной сети

72



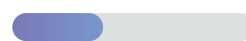
Физическая доступность

64



Устойчивое развитие и безопасность

38





Рязань

Население 523 тыс. чел.

58,9
30 место

↑+2
(58,5)



Ценовая
доступность

68



Комфорт
и удобство

66



Функциональность
транспортной сети

59



Физическая
доступность

63



Устойчивое
развитие и
безопасность

37





Сургут

Население 407 тыс. чел.



58,9

31 место

↑+21
(54,4)



Ценовая
доступность

85



Комфорт
и удобство

67



Функциональность
транспортной сети

45



Физическая
доступность

65



Устойчивое
развитие и
безопасность

38





Чебоксары

Население 506 тыс. чел.

58,5

32 место

↓-11
(60,0)



Ценовая доступность

56



Комфорт и удобство

60



Функциональность транспортной сети

64



Физическая доступность

67



Устойчивое развитие и безопасность

41





Краснодар

Население 1 226 тыс. чел.

58,4

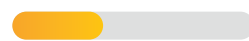
33 место

↓-6
(59,1)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

59



Функциональность транспортной сети

75



Физическая доступность

57



Устойчивое развитие и безопасность

56





Ростов-на-Дону

Население 1 136 тыс. чел.

58,4

34 место

↓-8
(59,2)



Ценовая
доступность

47



Комфорт
и удобство

77



Функциональность
транспортной сети

64



Физическая
доступность

58



Устойчивое
развитие и
безопасность

40





Тюмень

Население 855 тыс. чел.



57,4
35 место

↓-1
(58,2)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

76



Функциональность транспортной сети

54



Физическая доступность

63



Устойчивое развитие и безопасность

53





Набережные Челны

Население 546 тыс. чел.



56,9

36 место

↑+2
(57,1)



Ценовая доступность

51



Комфорт и удобство

58



Функциональность транспортной сети

67



Физическая доступность

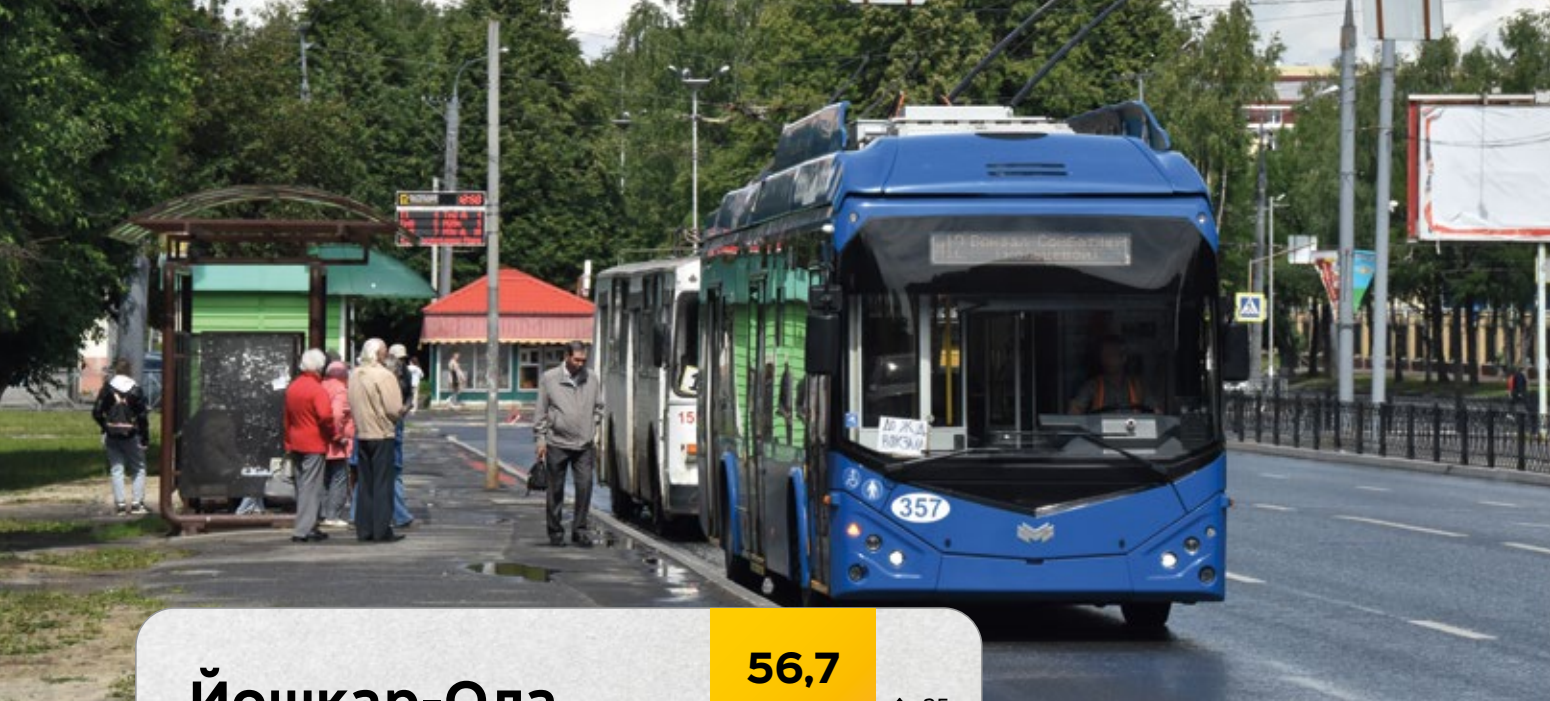
51



Устойчивое развитие и безопасность

54





Йошкар-Ола

Население 294 тыс. чел.

56,7
37 место

↑+25
(51,3)



Ценовая доступность

60



Комфорт и удобство

62



Функциональность транспортной сети

67



Физическая доступность

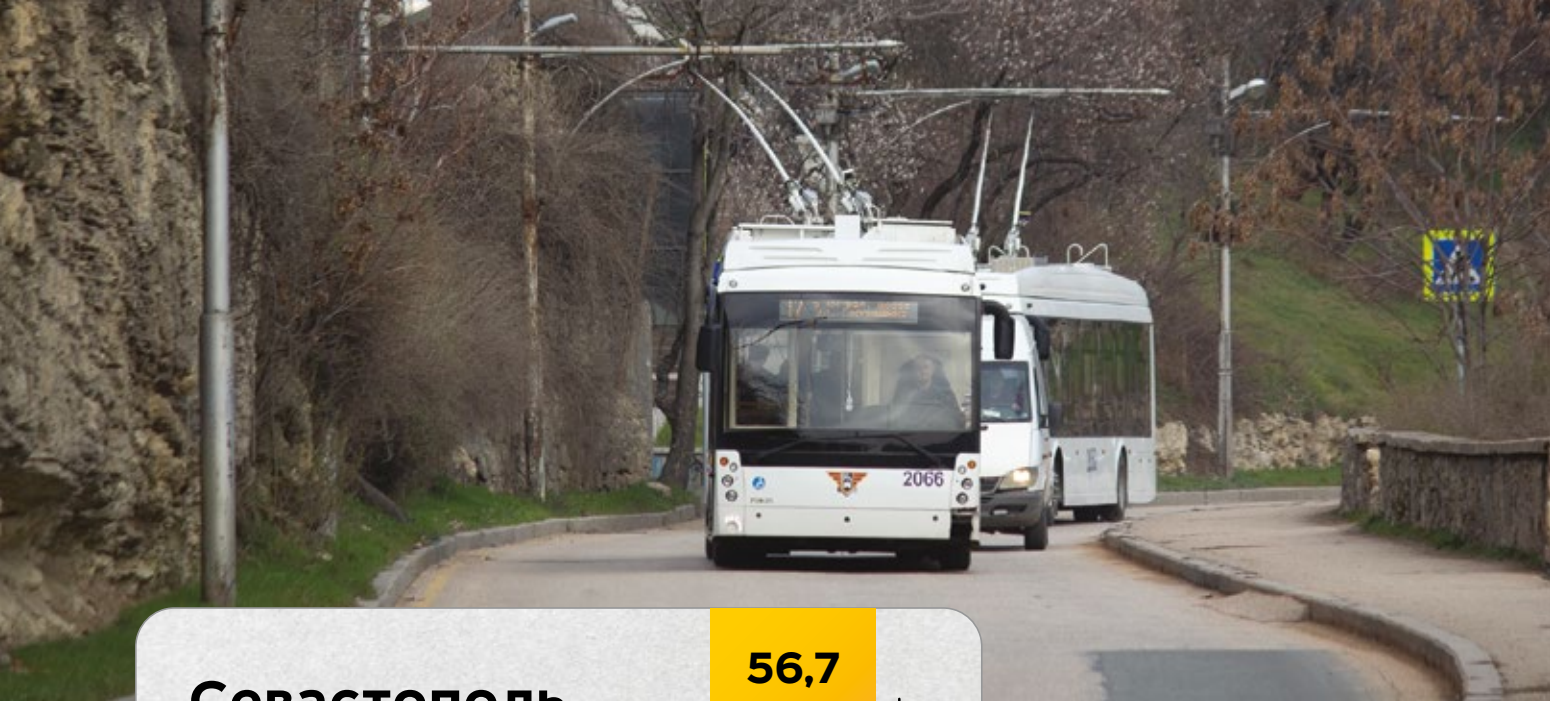
57



Устойчивое развитие и безопасность

33





Севастополь

Население 558 тыс. чел.

56,7

38 место

↓-10
(58,9)



Ценовая доступность

55



Комфорт и удобство

60



Функциональность транспортной сети

63



Физическая доступность

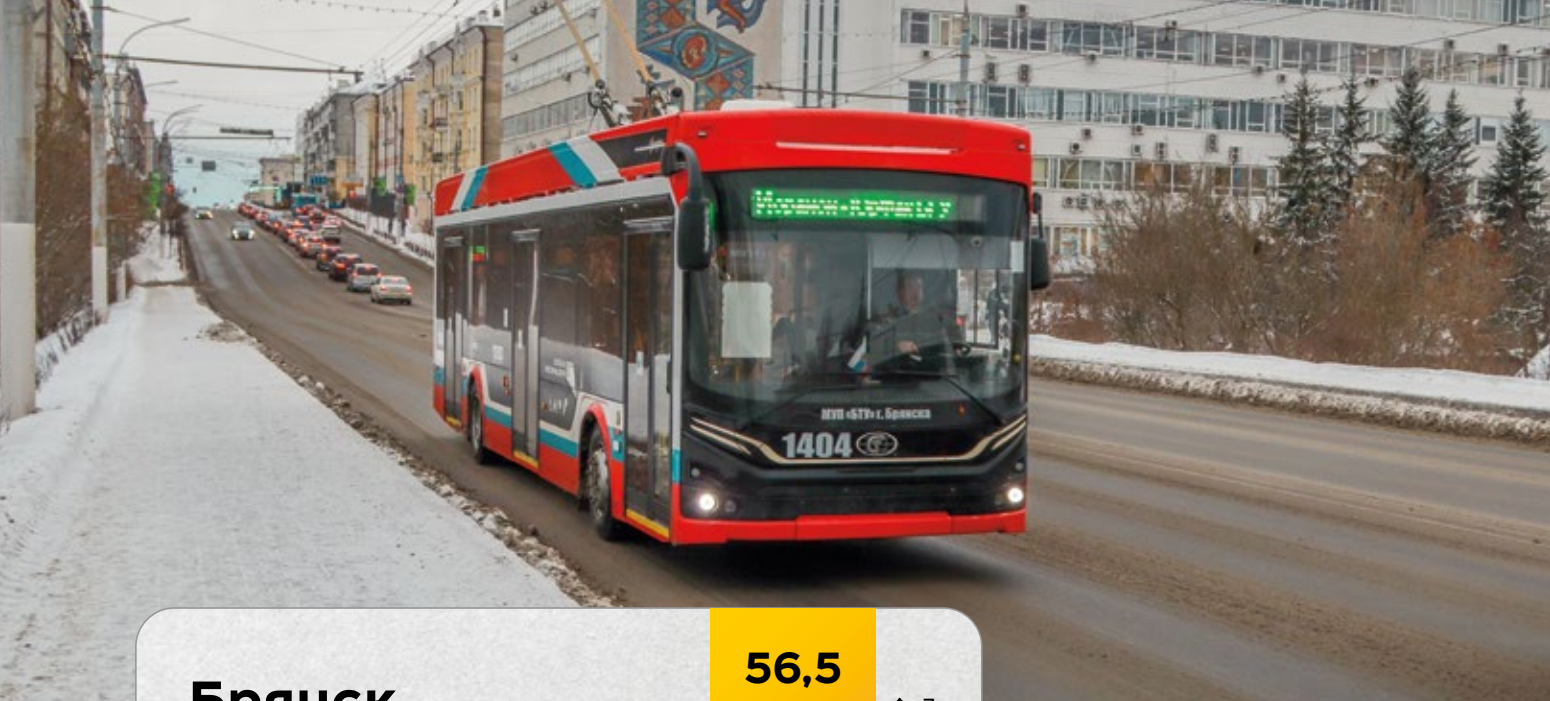
65



Устойчивое развитие и безопасность

34





Брянск

Население 392 тыс. чел.

56,5
39 место

↑+7
(54,9)



Ценовая доступность

68



Комфорт и удобство

58



Функциональность транспортной сети

57



Физическая доступность

58



Устойчивое развитие и безопасность

41





Барнаул

Население 690 тыс. чел.

56,4
40 место

↓-4
(57,4)



Ценовая
доступность

52



Комфорт
и удобство

52



Функциональность
транспортной сети

72



Физическая
доступность

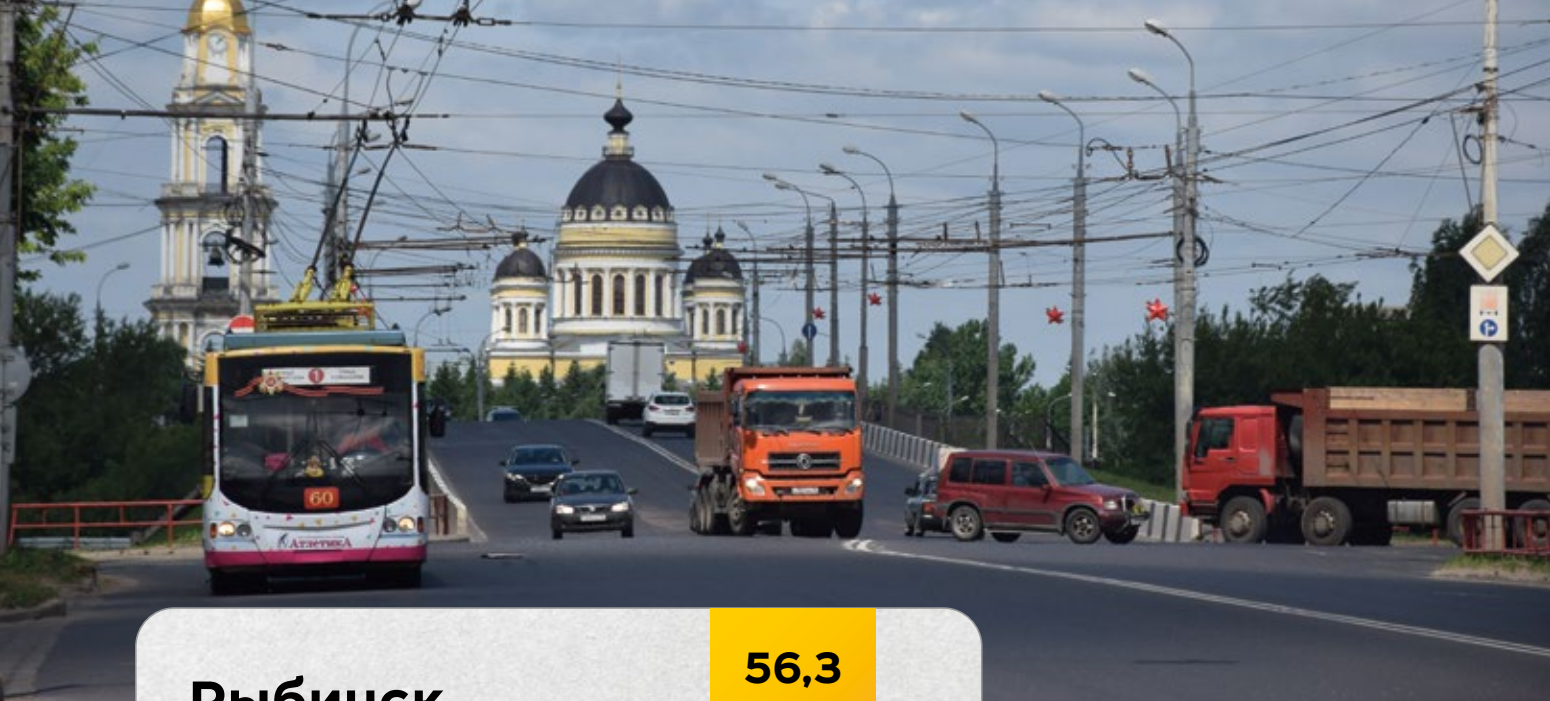
67



Устойчивое
развитие и
безопасность

30





Рыбинск

Население 174 тыс. чел.

56,3
41 место



Ценовая доступность

48



Комфорт и удобство

68



Функциональность транспортной сети

54



Физическая доступность

66



Устойчивое развитие и безопасность

43





Вологда

Население 318 тыс. чел.

56,2

42 место

↑+24
(51,2)



Ценовая доступность

78



Комфорт и удобство

77



Функциональность транспортной сети

46



Физическая доступность

55



Устойчивое развитие и безопасность

26





Дзержинск

Население 227 тыс. чел.

56,2
43 место



Ценовая доступность

61



Комфорт и удобство

59



Функциональность транспортной сети

56



Физическая доступность

66



Устойчивое развитие и безопасность

35





Симферополь

Население 357 тыс. чел.

56,1
44 место

↓-2
(56,2)



Ценовая
доступность

45



Комфорт
и удобство

60



Функциональность
транспортной сети

64



Физическая
доступность

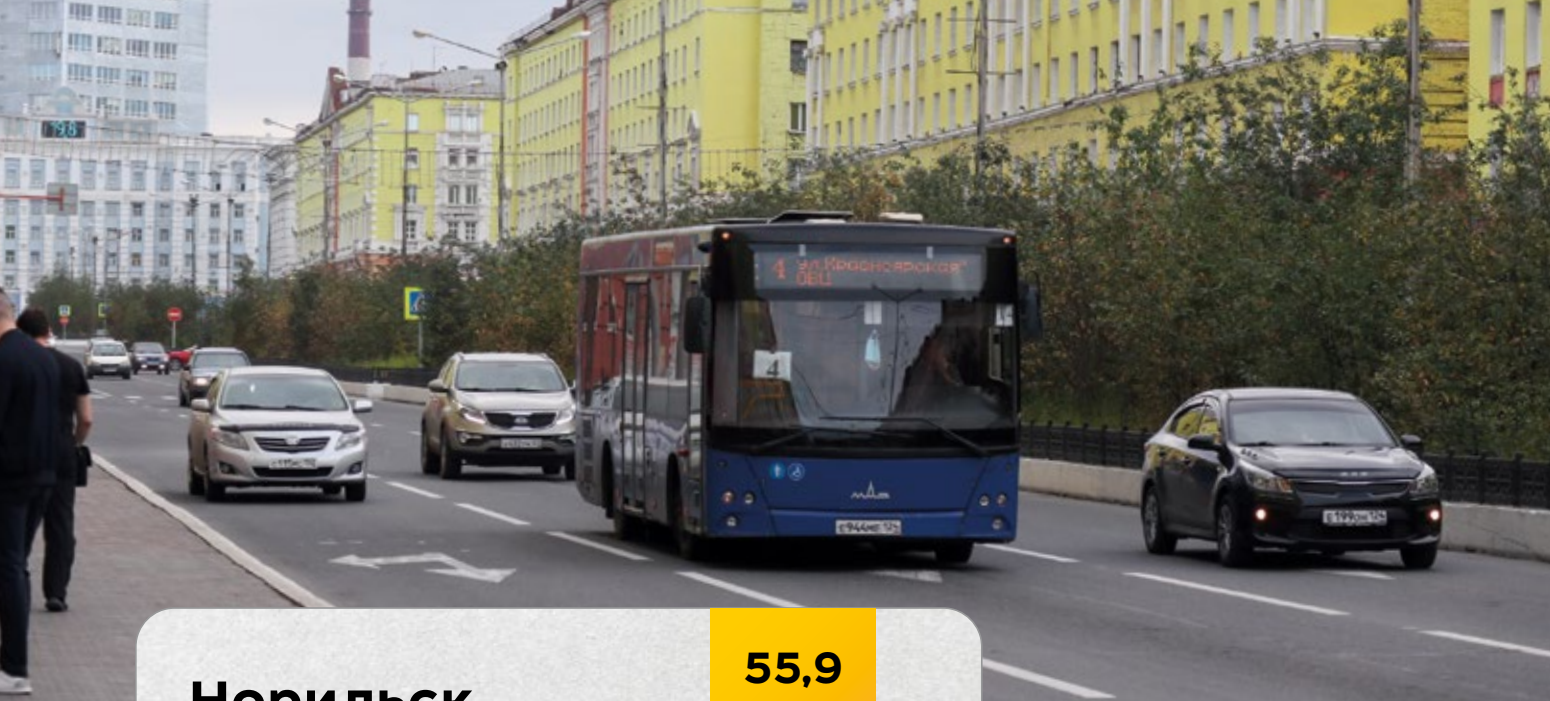
58



Устойчивое
развитие и
безопасность

48





Норильск

Население 175 тыс. чел.

55,9
45 место



Ценовая доступность

59



Комфорт и удобство

66



Функциональность транспортной сети

49



Физическая доступность

64



Устойчивое развитие и безопасность

40





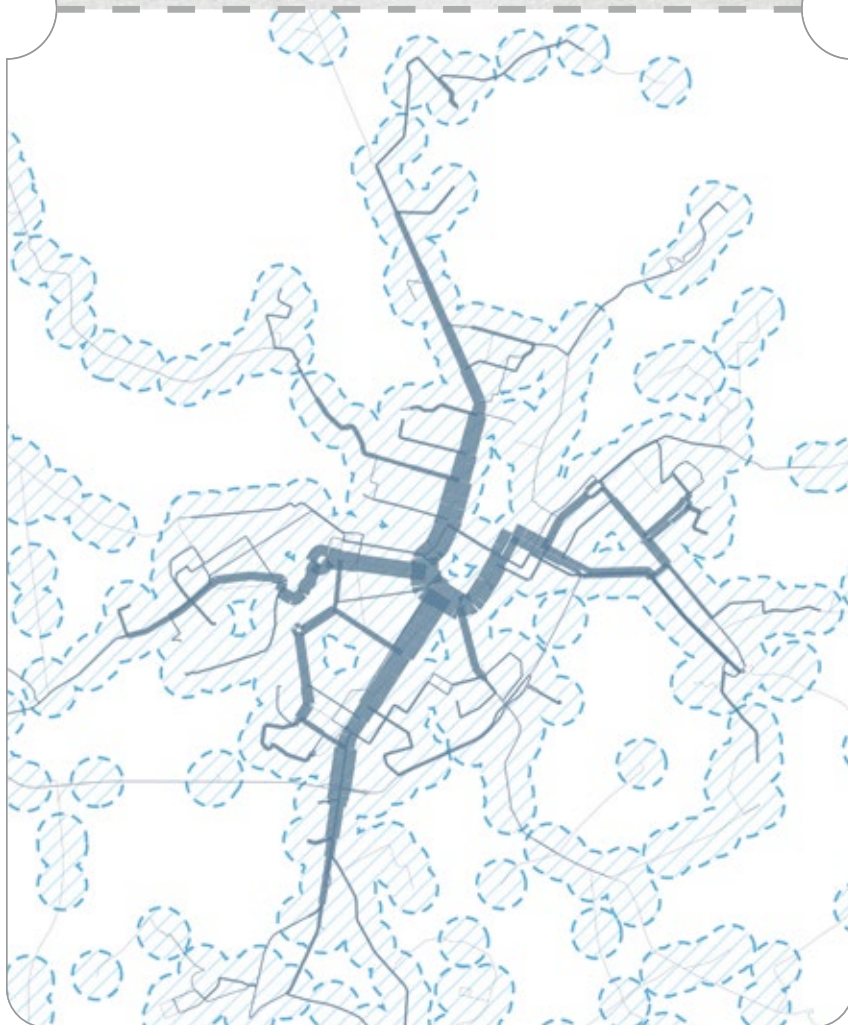
Тула

Население 543 тыс. чел.

55,5

46 место

↓-13
(58,8)



Ценовая доступность

52



Комфорт и удобство

54



Функциональность транспортной сети

64



Физическая доступность

57



Устойчивое развитие и безопасность

45





Калуга

Население 355 тыс. чел.

55,5

47 место

↑+10
(53,8)



Ценовая доступность

56



Комфорт и удобство

54



Функциональность транспортной сети

61



Физическая доступность

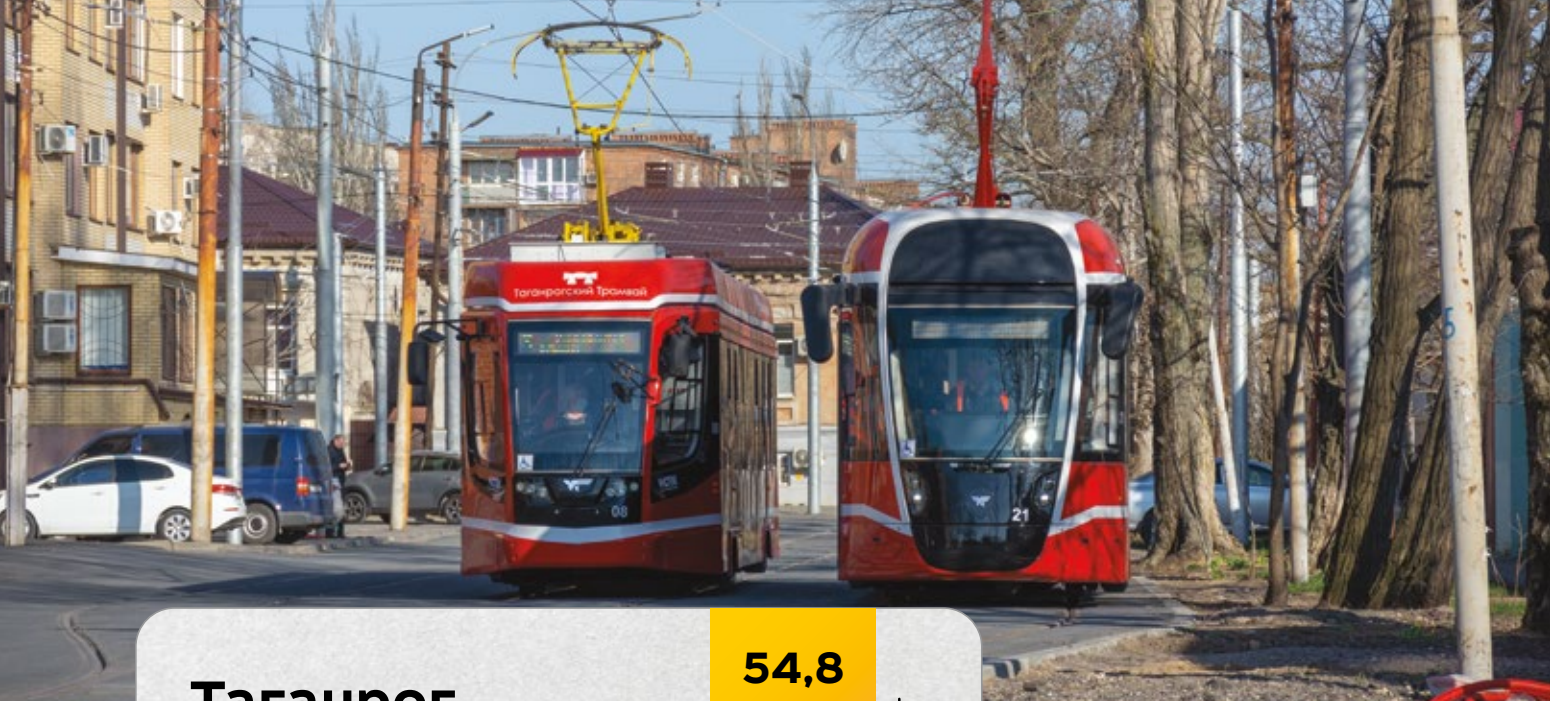
59



Устойчивое развитие и безопасность

44



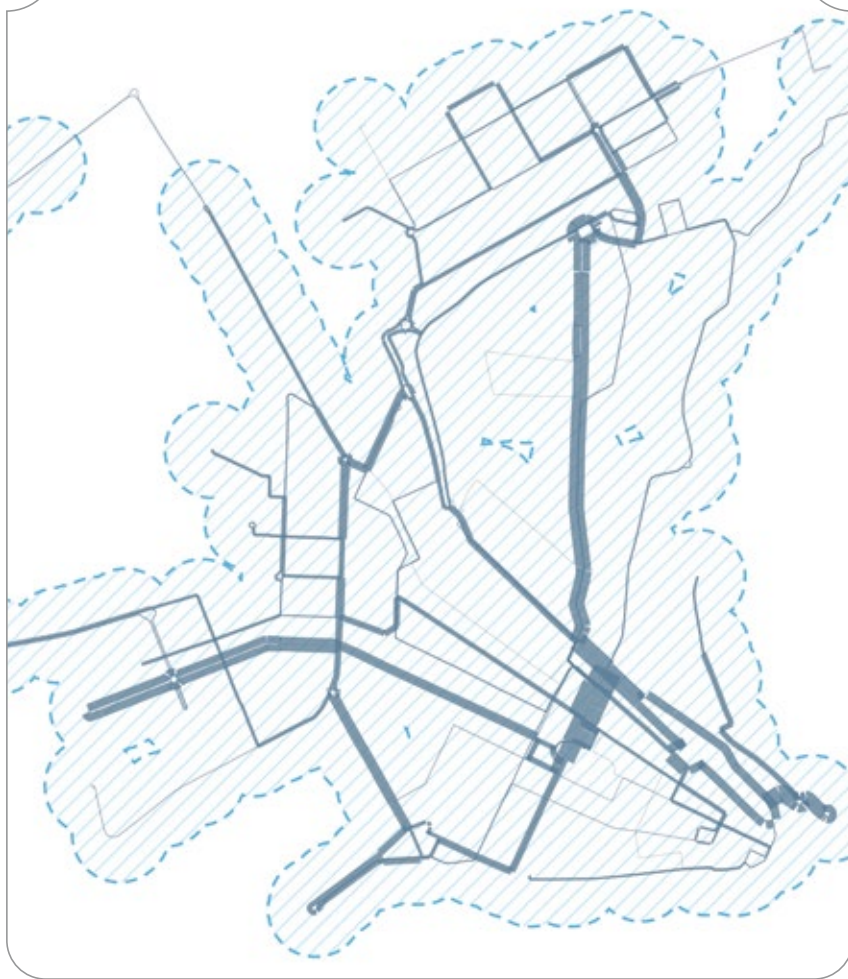


Таганрог

Население 242 тыс. чел.

54,8
48 место

↓-2
(55,6)



Ценовая
доступность

38



Комфорт
и удобство

55



Функциональность
транспортной сети

60



Физическая
доступность

69



Устойчивое
развитие и
безопасность

46





Липецк

Население 490 тыс. чел.

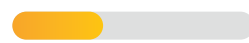
54,7
49 место

↓-11
(57,6)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

66



Функциональность транспортной сети

56



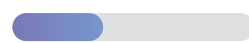
Физическая доступность

69



Устойчивое развитие и безопасность

39





Братск

Население 221 тыс. чел.

54,6
50 место



Ценовая доступность

44



Комфорт и удобство

68



Функциональность транспортной сети

51



Физическая доступность

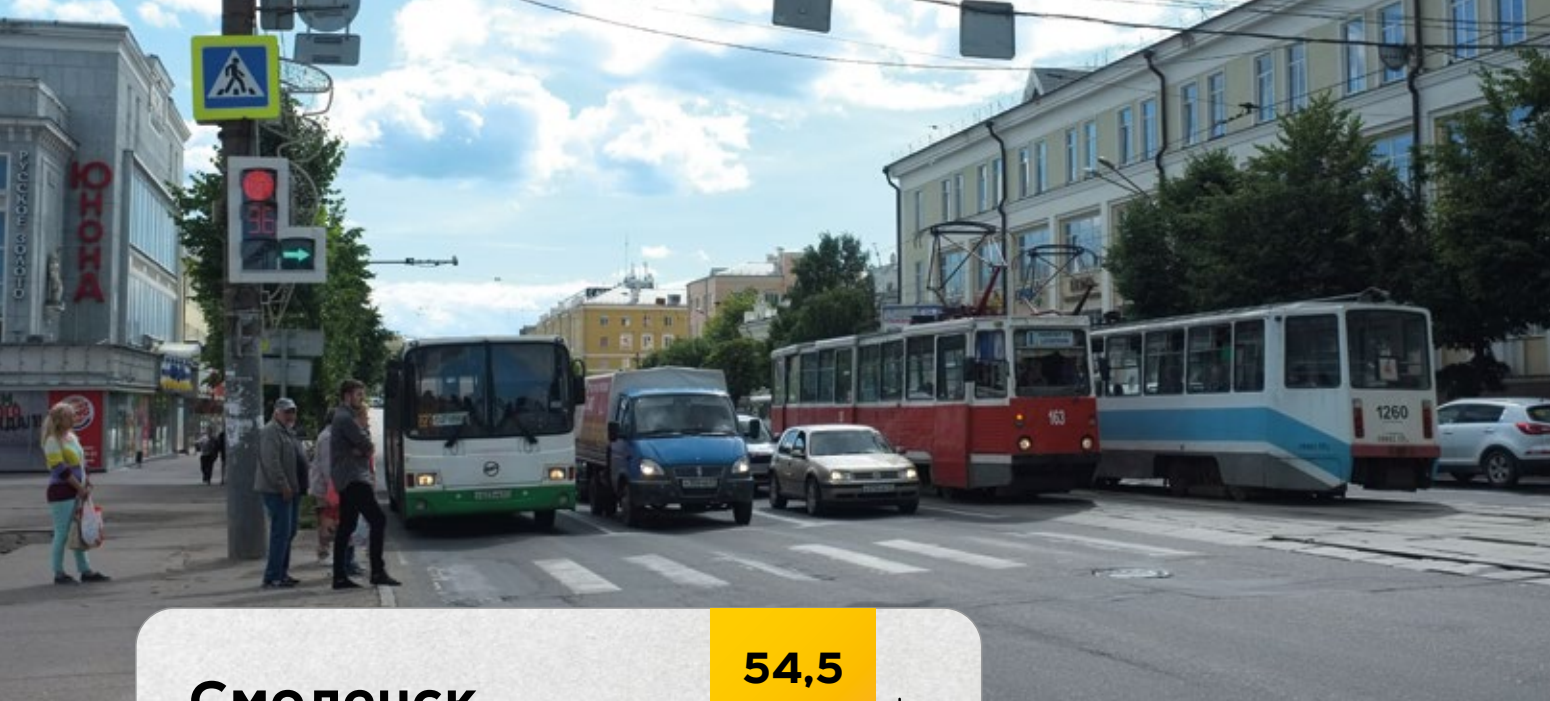
47



Устойчивое развитие и безопасность

65





Смоленск

Население 313 тыс. чел.

54,5

51 место

↓-8
(56,7)



Ценовая
доступность

43



Комфорт
и удобство

46



Функциональность
транспортной сети

72



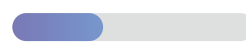
Физическая
доступность

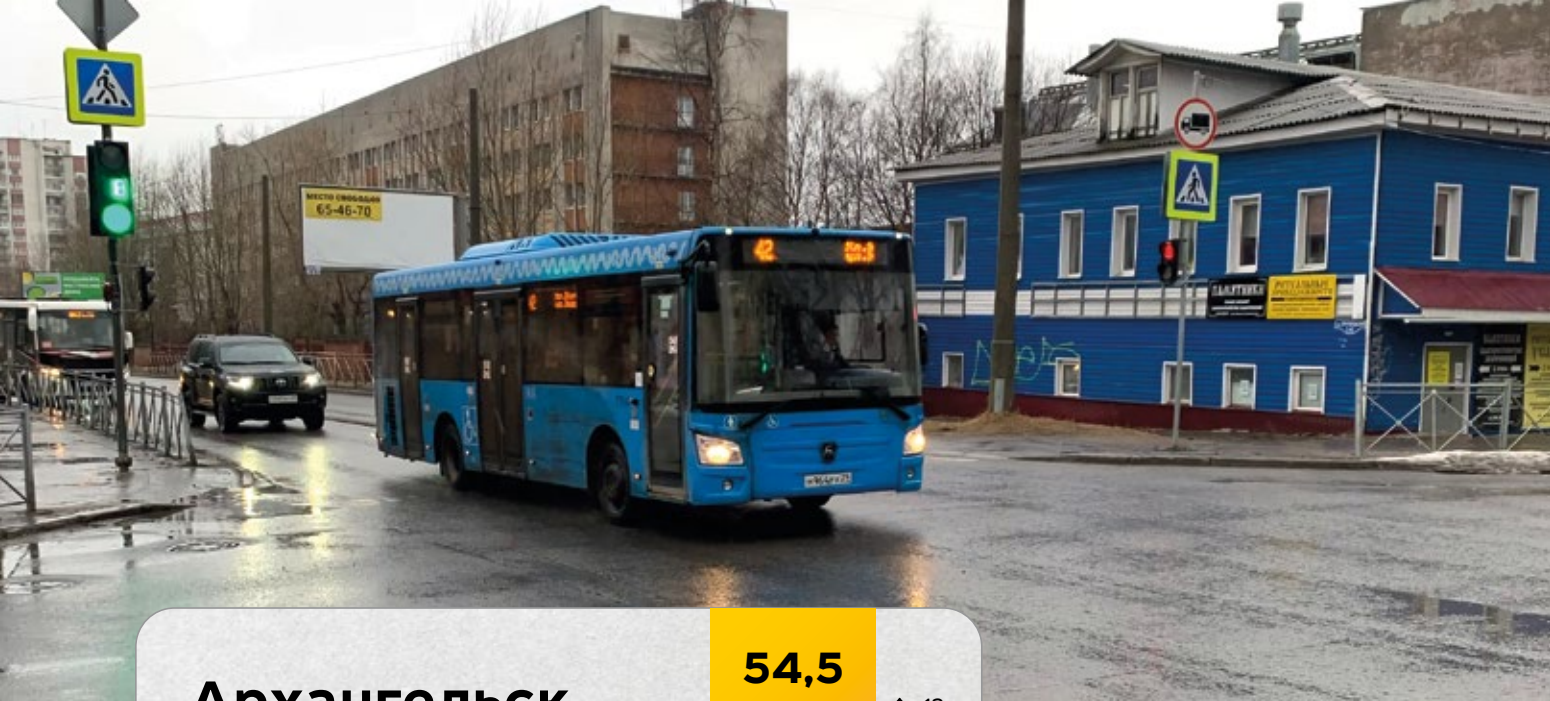
64



Устойчивое
развитие и
безопасность

38





Архангельск

Население 303 тыс. чел.



54,5
52 место

↑+13
(52,2)



Ценовая доступность

52



Комфорт и удобство

69



Функциональность транспортной сети

47



Физическая доступность

54



Устойчивое развитие и безопасность

51





Пятигорск

Население 213 тыс. чел.

54,4
53 место



Ценовая доступность

48



Комфорт и удобство

43



Функциональность транспортной сети

61



Физическая доступность

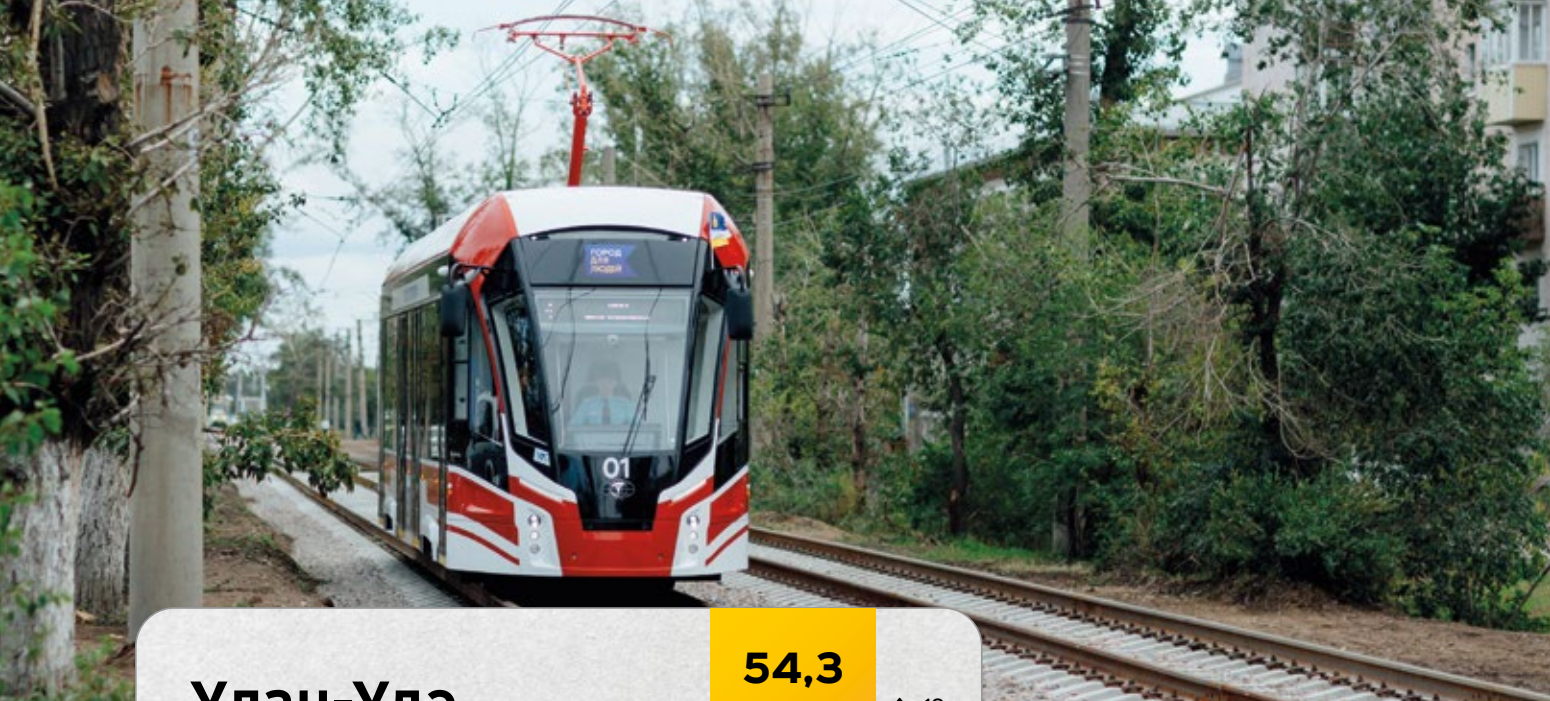
59



Устойчивое развитие и безопасность

59





Улан-Удэ

Население 436 тыс. чел.

54,3

54 место

↑+19
(50,2)



Ценовая
доступность

63



Комфорт
и удобство

35



Функциональность
транспортной сети

66



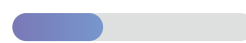
Физическая
доступность

64



Устойчивое
развитие и
безопасность

38





Уфа

Население 1 181 тыс. чел.

53,8

55 место

↓-27
(59,4)



Ценовая доступность

51



Комфорт и удобство

58



Функциональность транспортной сети

66



Физическая доступность

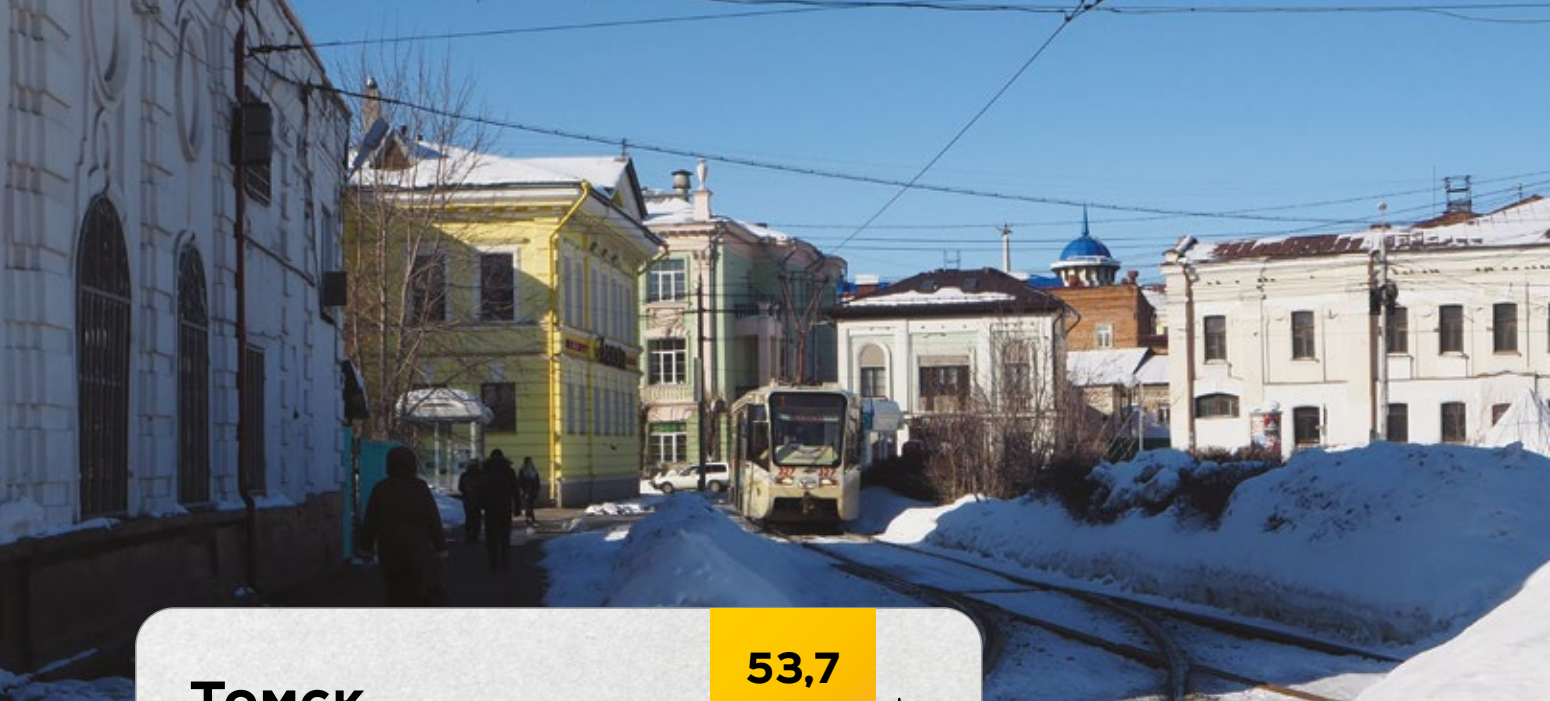
58



Устойчивое развитие и безопасность

29





ТОМСК

Население 572 тыс. чел.

53,7

56 место

↓-18
(58,3)



Ценовая доступность

46



Комфорт и удобство

55



Функциональность транспортной сети

68



Физическая доступность

57



Устойчивое развитие и безопасность

34





Орёл

Население 297 тыс. чел.

53,6

57 место

↓-11
(55,8)



Ценовая доступность

45



Комфорт и удобство

66



Функциональность транспортной сети

57



Физическая доступность

62



Устойчивое развитие и безопасность

34





Хабаровск

Население 617 тыс. чел.

53,5
58 место

↓-8
(55,0)



Ценовая доступность

34



Комфорт и удобство

60



Функциональность транспортной сети

69



Физическая доступность

62



Устойчивое развитие и безопасность

33





Бийск

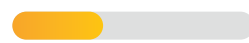
Население 190 тыс. чел.

53,5
59 место



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

57



Функциональность транспортной сети

62



Физическая доступность

58



Устойчивое развитие и безопасность

47





Калининград

Население 490 тыс. чел.

52,6
60 место

↓-17
(57,2)



Ценовая доступность

35



Комфорт и удобство

68



Функциональность транспортной сети

52



Физическая доступность

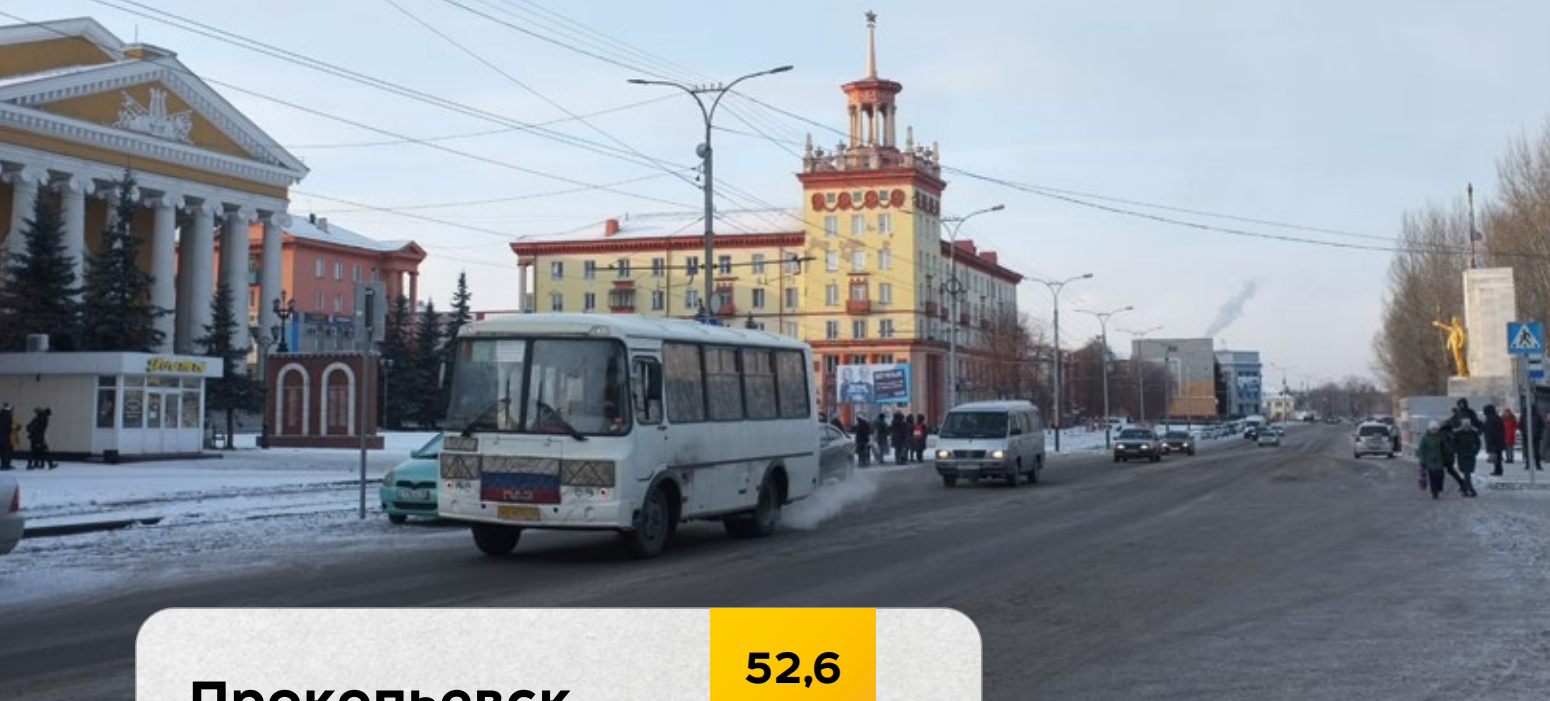
67



Устойчивое развитие и безопасность

36





Прокопьевск

Население 175 тыс. чел.

52,6
61 место



Ценовая доступность

55



Комфорт и удобство

46



Функциональность транспортной сети

63



Физическая доступность

58



Устойчивое развитие и безопасность

37





Сочи

Население 562 тыс. чел.



52,6
62 место

↑+2
(52,9)



Ценовая
доступность

44



Комфорт
и удобство

61



Функциональность
транспортной сети

49



Физическая
доступность

59



Устойчивое
развитие и
безопасность

49





Чита

Население 334 тыс. чел.

52,4

63 место (53,2)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

46



Функциональность транспортной сети

62



Физическая доступность

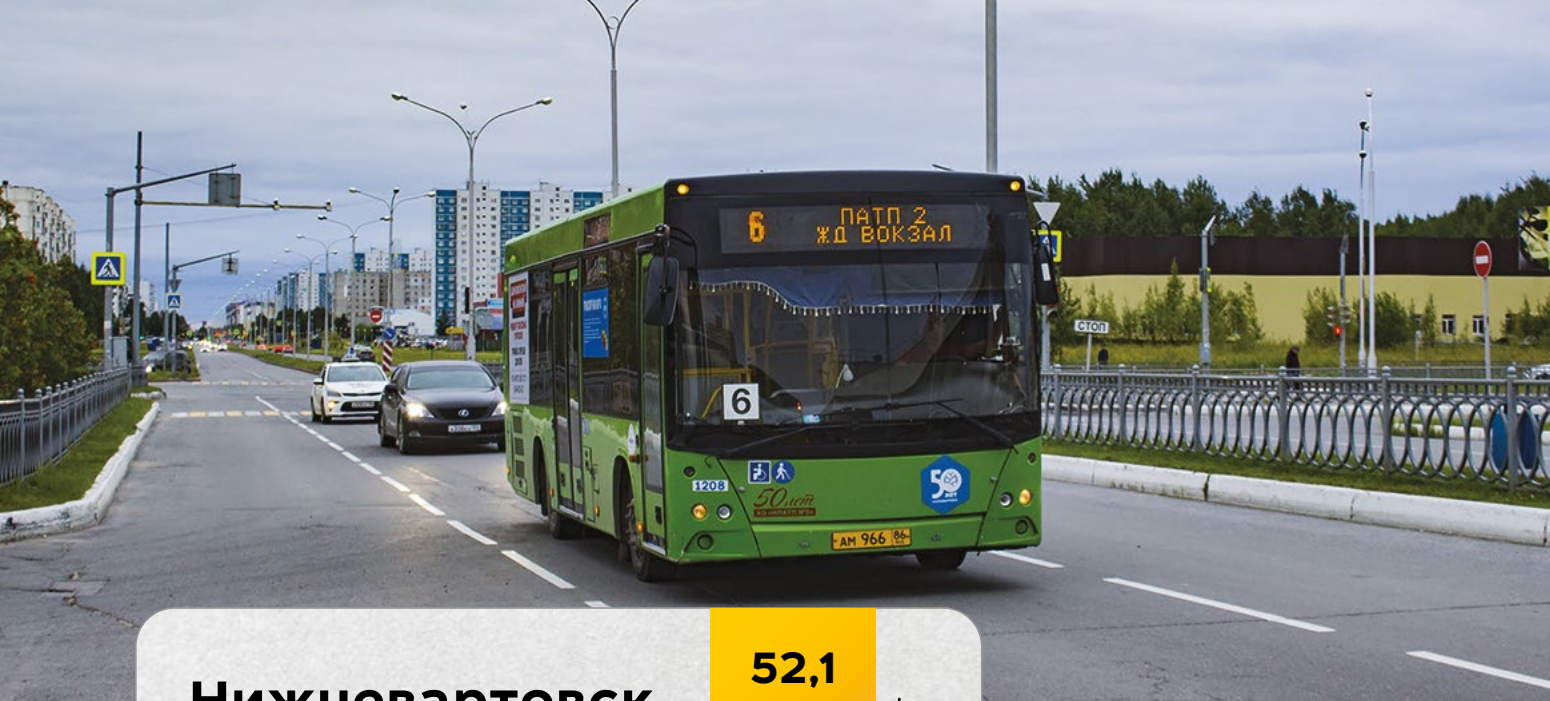
69



Устойчивое развитие и безопасность

40





Нижневартовск

Население 287 тыс. чел.



52,1
64 место

↓-2
(53,5)



Ценовая доступность

64



Комфорт и удобство

61



Функциональность транспортной сети

49



Физическая доступность

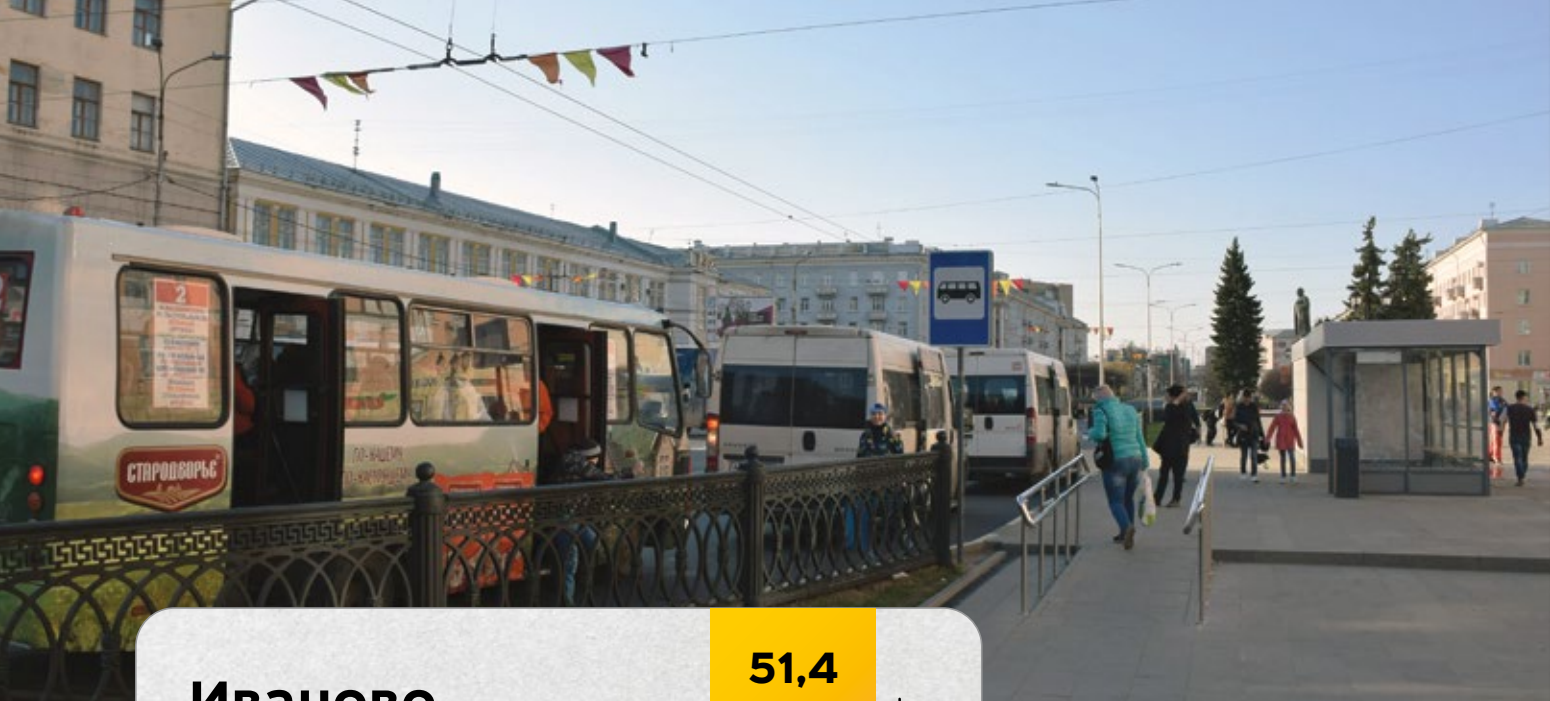
57



Устойчивое развитие и безопасность

29





Иваново

Население 361 тыс. чел.

51,4

65 место

↓-7
(54,4)



Ценовая
доступность

58



Комфорт
и удобство

51



Функциональность
транспортной сети

60



Физическая
доступность

58



Устойчивое
развитие и
безопасность

24





Нижний Тагил

Население 337 тыс. чел.

51,3

66 место

↑+1
(52,3)



Ценовая доступность

50



Комфорт и удобство

34



Функциональность транспортной сети

63



Физическая доступность

62



Устойчивое развитие и безопасность

44





Благовещенск

Население 246 тыс. чел.



51,1
67 место

↑+17
(46,0)



Ценовая доступность

46



Комфорт и удобство

69



Функциональность транспортной сети

43



Физическая доступность

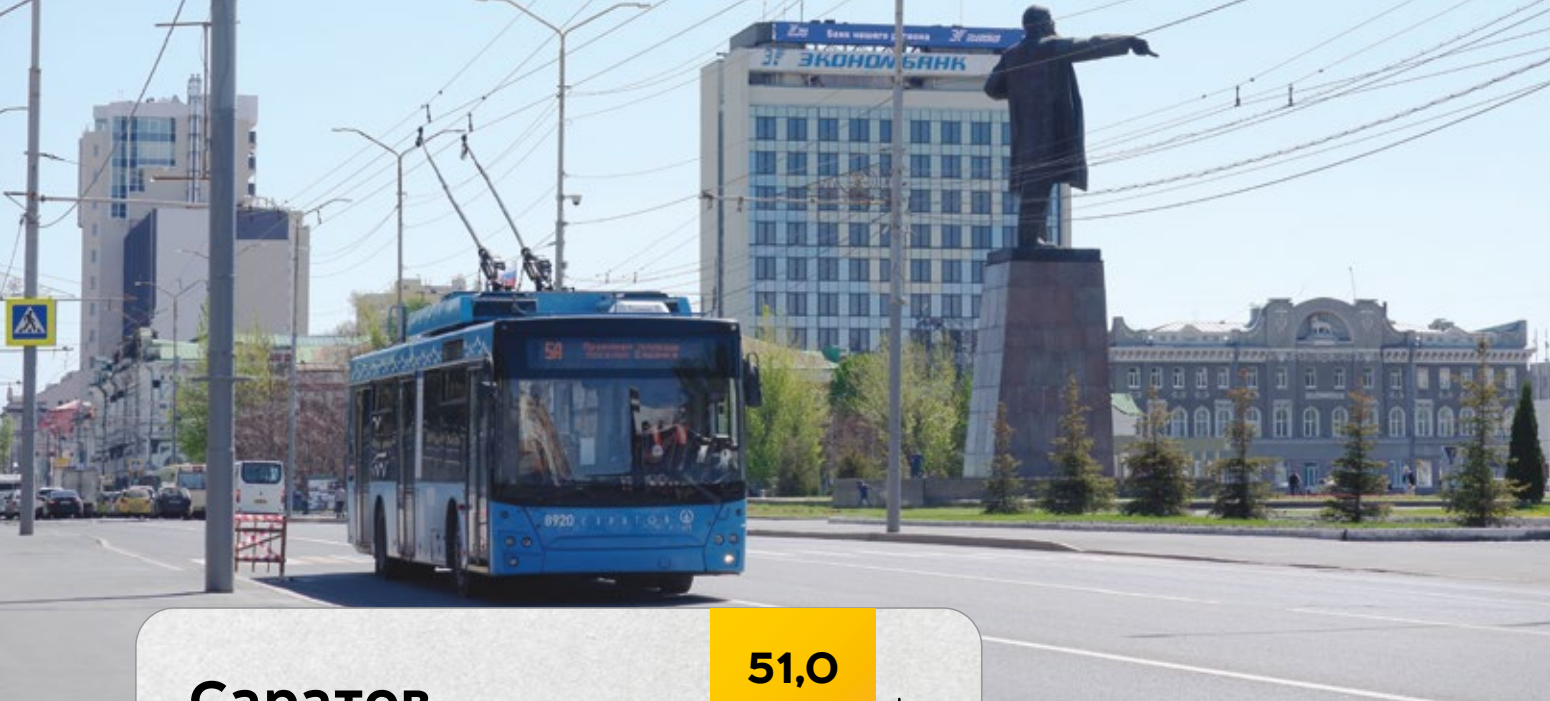
57



Устойчивое развитие и безопасность

40





Саратов

Население 942 тыс. чел.

51,0
68 место

↓-41
(60,1)



Ценовая доступность

37



Комфорт и удобство

55



Функциональность транспортной сети

62



Физическая доступность

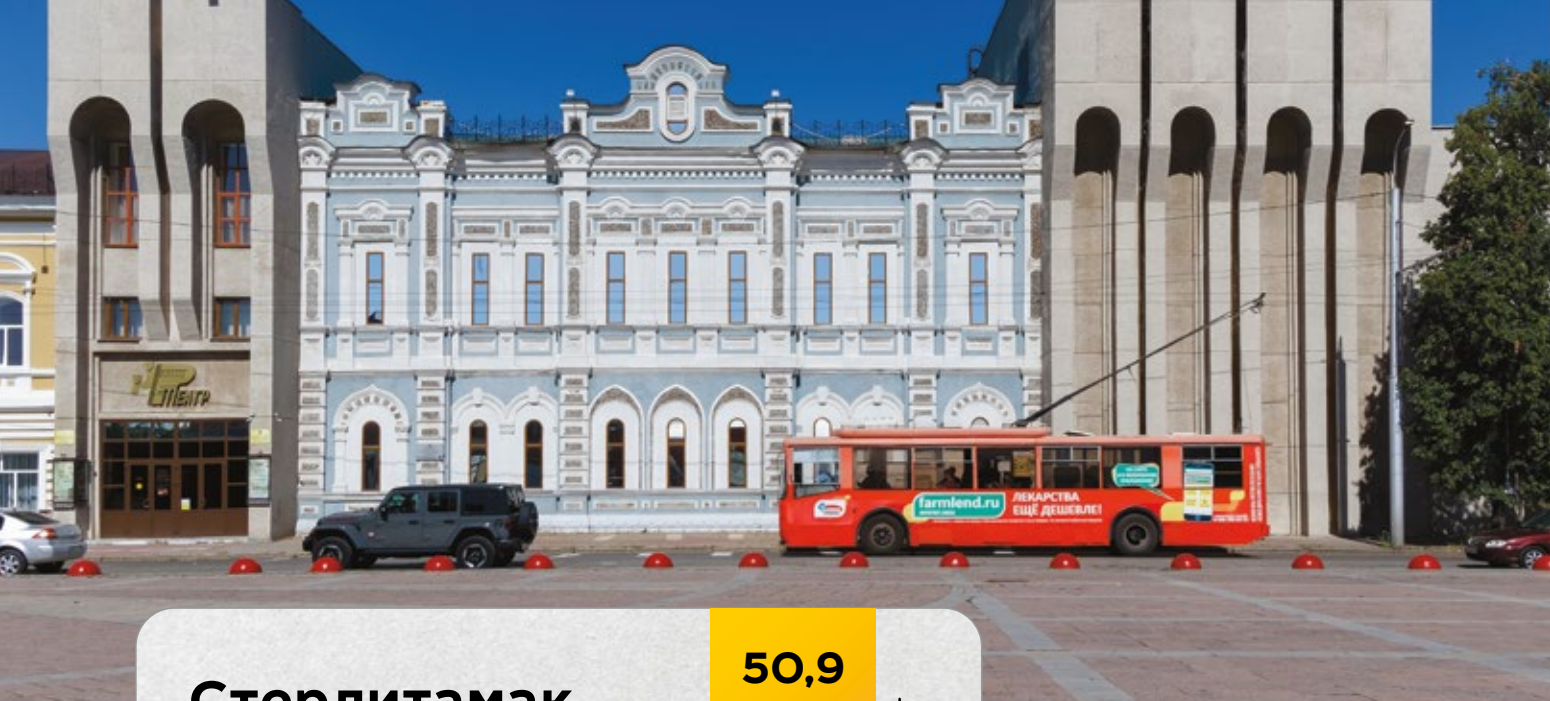
59



Устойчивое развитие и безопасность

34





Стерлитамак

Население 279 тыс. чел.

50,9

69 место

↓-18
(55,3)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

49



Функциональность транспортной сети

62



Физическая доступность

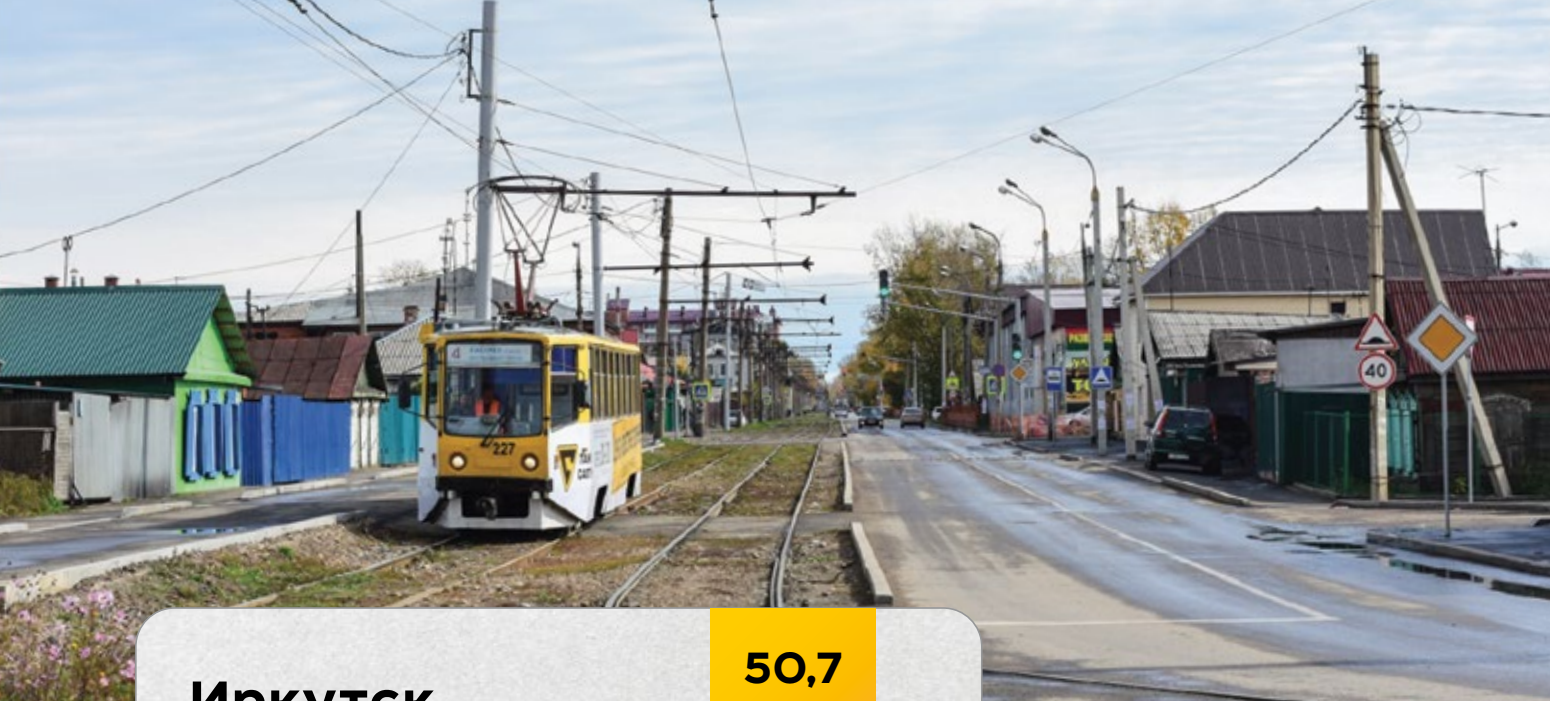
56



Устойчивое развитие и безопасность

44





Иркутск

Население 611 тыс. чел.

50,7

70 место (51,2)



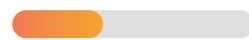
Ценовая доступность

53



Комфорт и удобство

37



Функциональность транспортной сети

64



Физическая доступность

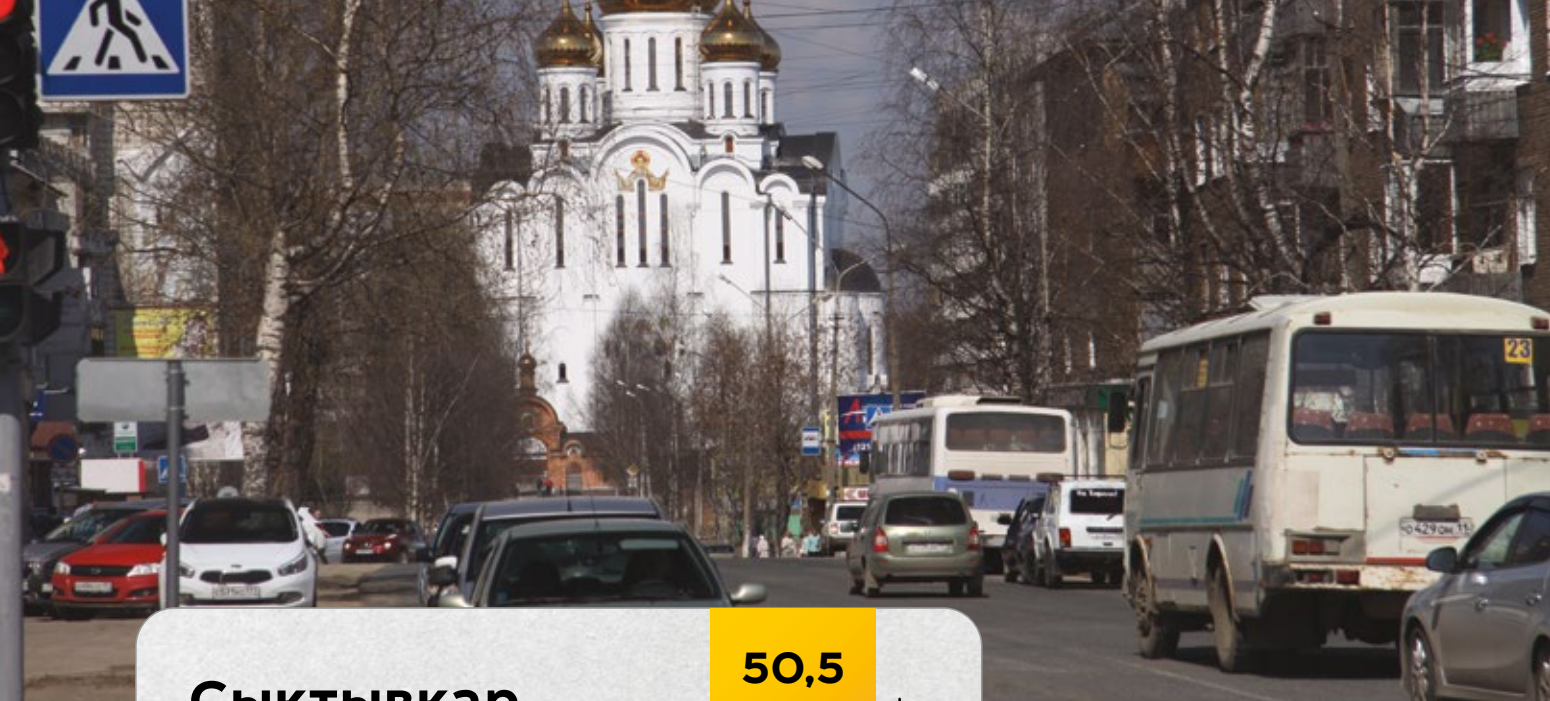
58



Устойчивое развитие и безопасность

36





Сыктывкар

Население 233 тыс. чел.



50,5

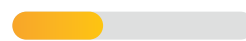
71 место

↓-15
(54,6)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

59



Функциональность транспортной сети

50



Физическая доступность

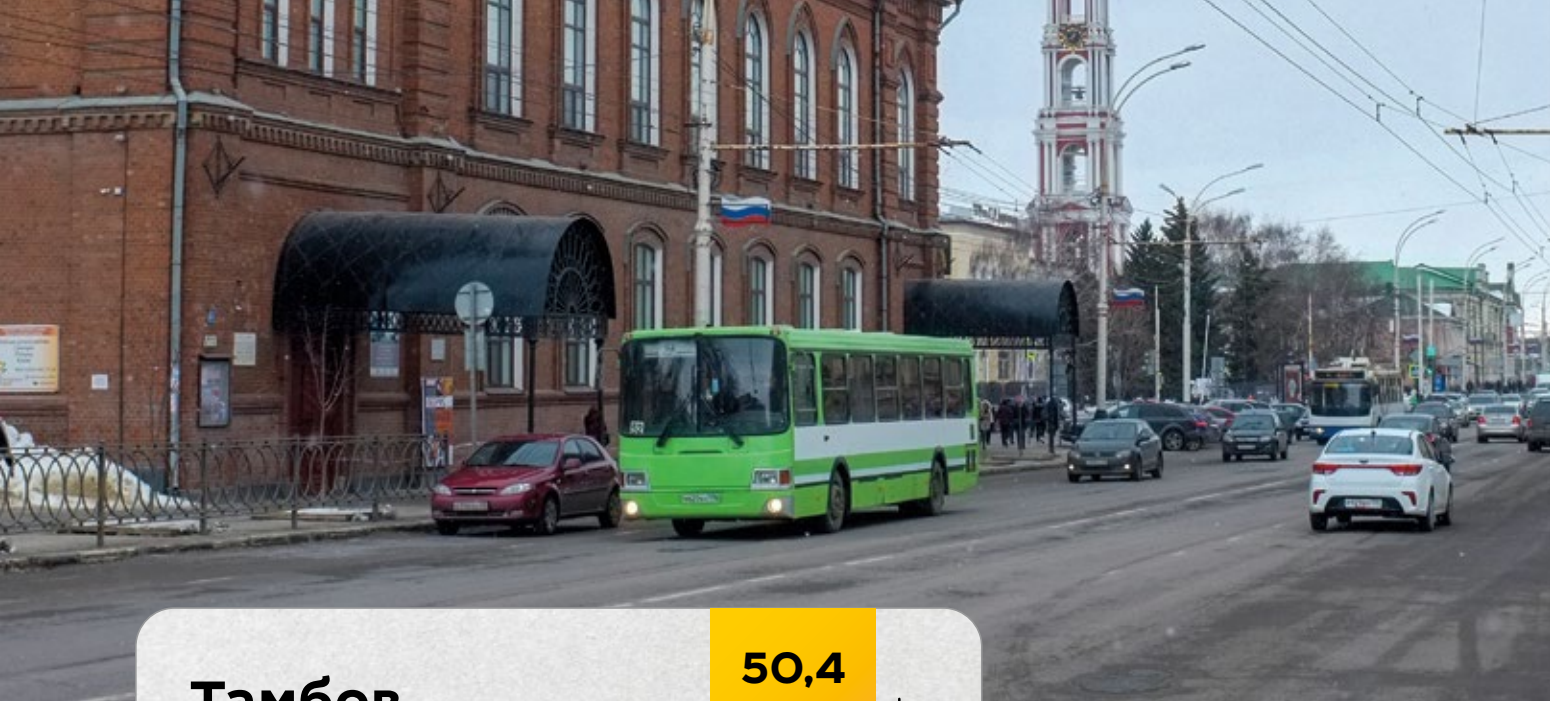
75



Устойчивое развитие и безопасность

24





Тамбов

Население 291 тыс. чел.

50,4

72 место

↓-17
(54,7)



Ценовая
доступность

50



Комфорт
и удобство

65



Функциональность
транспортной сети

39



Физическая
доступность

73



Устойчивое
развитие и
безопасность

22





Псков

Население 189 тыс. чел.



50,2
73 место

↑+1
(50,6)



₽ **Ценовая доступность**



Комфорт и удобство



Функциональность транспортной сети



Физическая доступность



Устойчивое развитие и безопасность





Новороссийск

Население 342 тыс. чел.

50,1

74 место

↓-1
(51,0)



Ценовая доступность

64



Комфорт и удобство

45



Функциональность транспортной сети

63



Физическая доступность

57



Устойчивое развитие и безопасность

15





Петрозаводск

Население 236 тыс. чел.

50,1

75 место

↑+4
(48,3)



Ценовая доступность

49



Комфорт и удобство

50



Функциональность транспортной сети

61



Физическая доступность

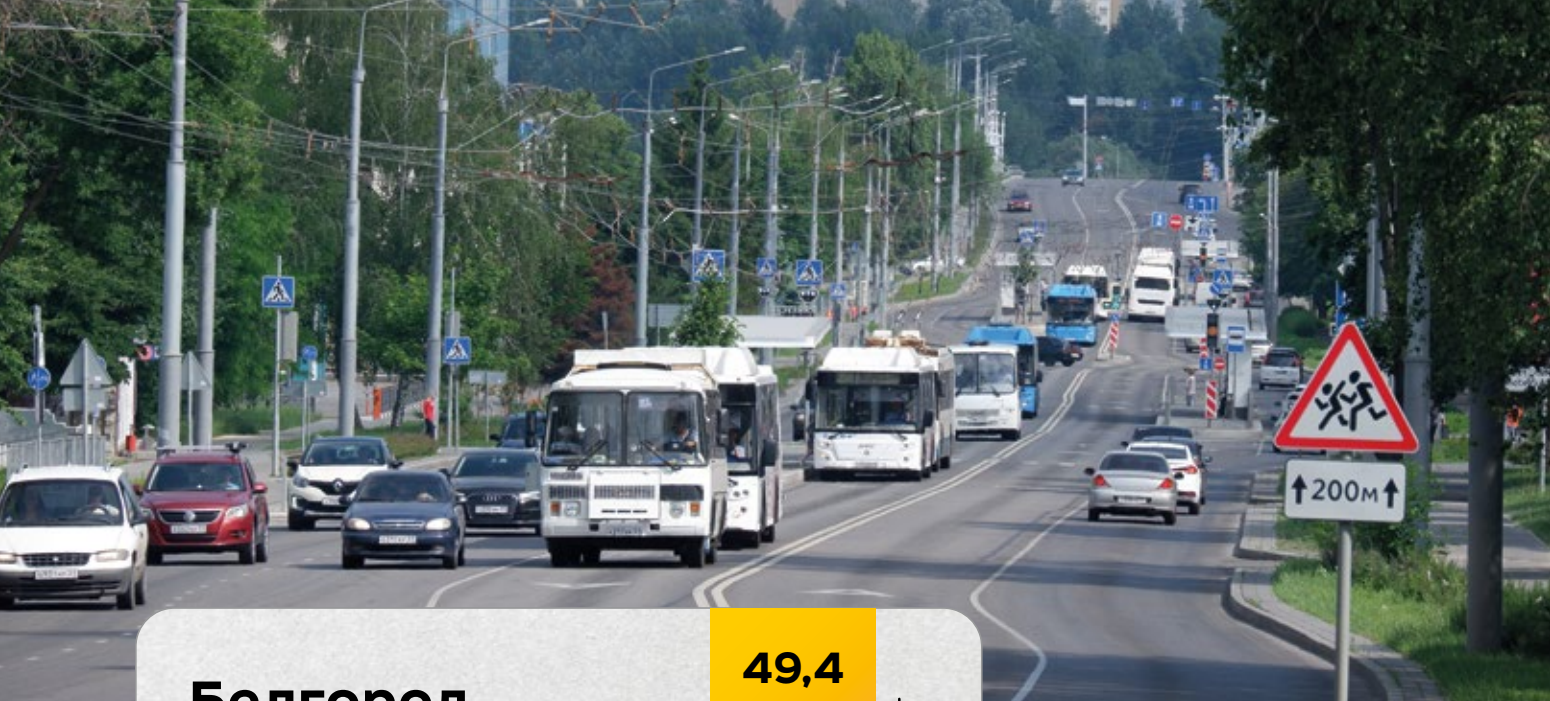
56



Устойчивое развитие и безопасность

27





Белгород

Население 334 тыс. чел.



49,4

76 место

↓-10
(52,4)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

58



Функциональность транспортной сети

53



Физическая доступность

67



Устойчивое развитие и безопасность

26





Якутск

Население 379 тыс. чел.



48,8

77 место

↓-20
(54,5)



Ценовая доступность

71



Комфорт и удобство

51



Функциональность транспортной сети

47



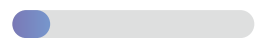
Физическая доступность

58



Устойчивое развитие и безопасность

17





Воронеж

Население 1 052 тыс. чел.

48,0

78 место

↓-24
(54,8)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

61



Функциональность транспортной сети

54



Физическая доступность

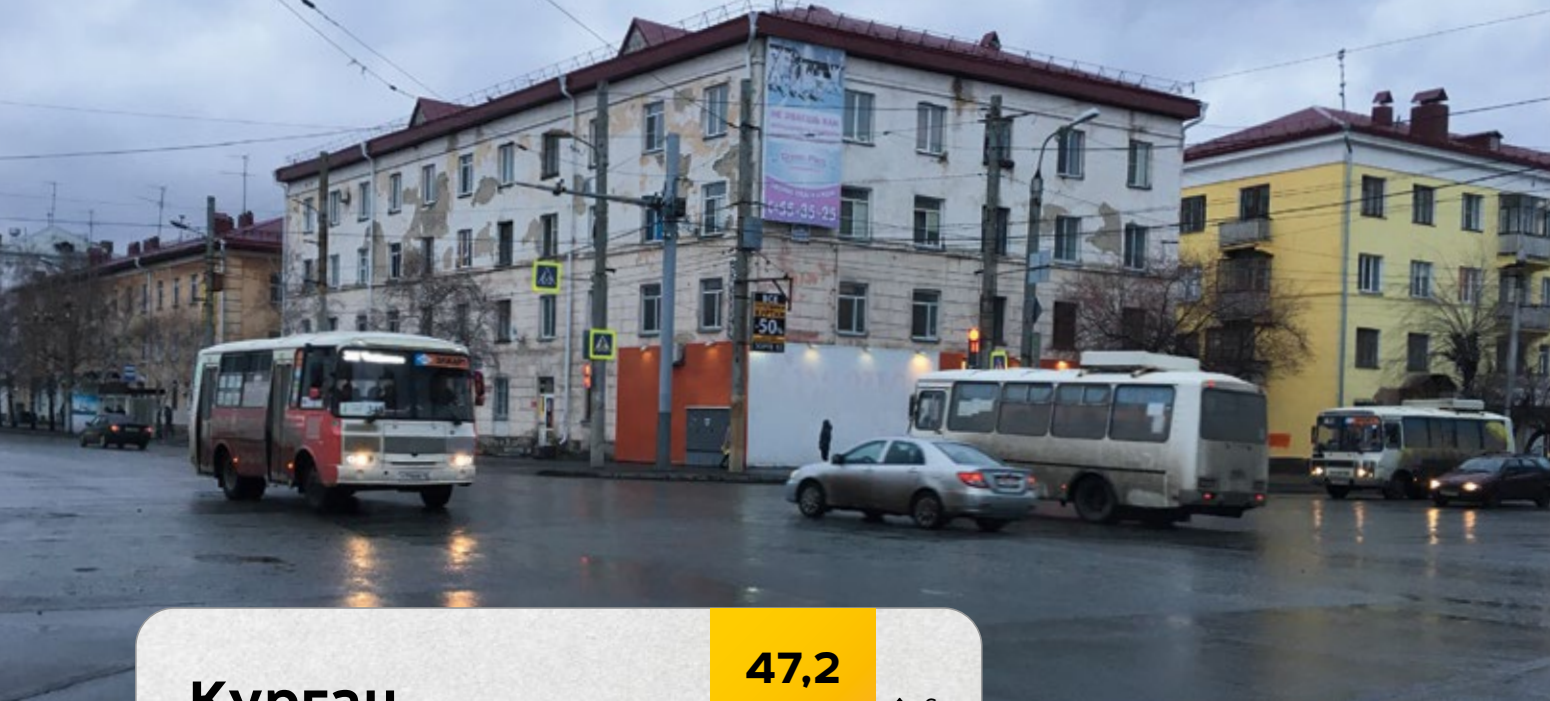
56



Устойчивое развитие и безопасность

23





Курган

Население 306 тыс. чел.



47,2

79 место

↑+6
(45,9)



Ценовая
доступность

42



Комфорт
и удобство

52



Функциональность
транспортной сети

45



Физическая
доступность

56



Устойчивое
развитие и
безопасность

38





Тольятти

Население 675 тыс. чел.

47,0

80 место

↓-3
(48,7)



Ценовая доступность

57



Комфорт и удобство

52



Функциональность транспортной сети

46



Физическая доступность

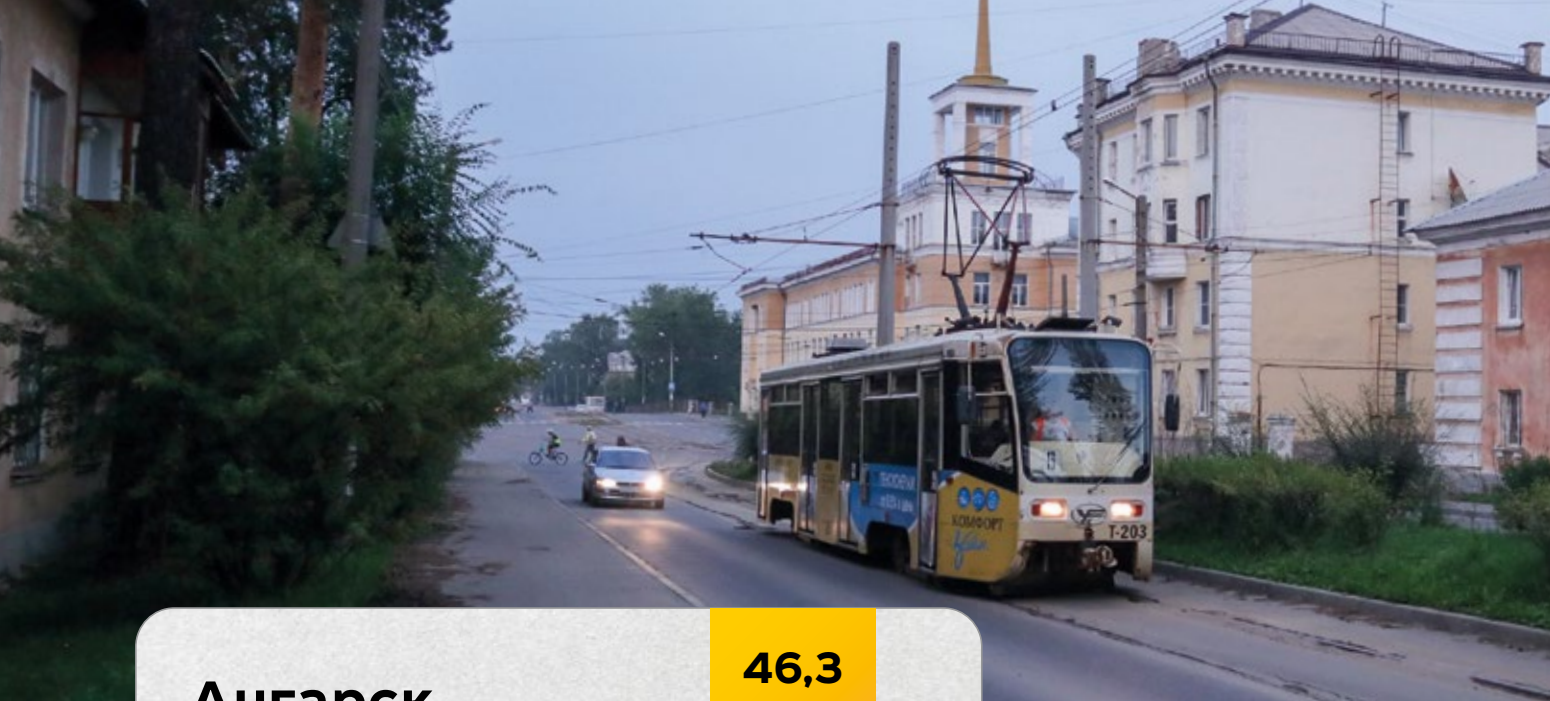
57



Устойчивое развитие и безопасность

21





Ангарск

Население 230 тыс. чел.

46,3
81 место



Ценовая доступность

36



Комфорт и удобство

55



Функциональность транспортной сети

53



Физическая доступность

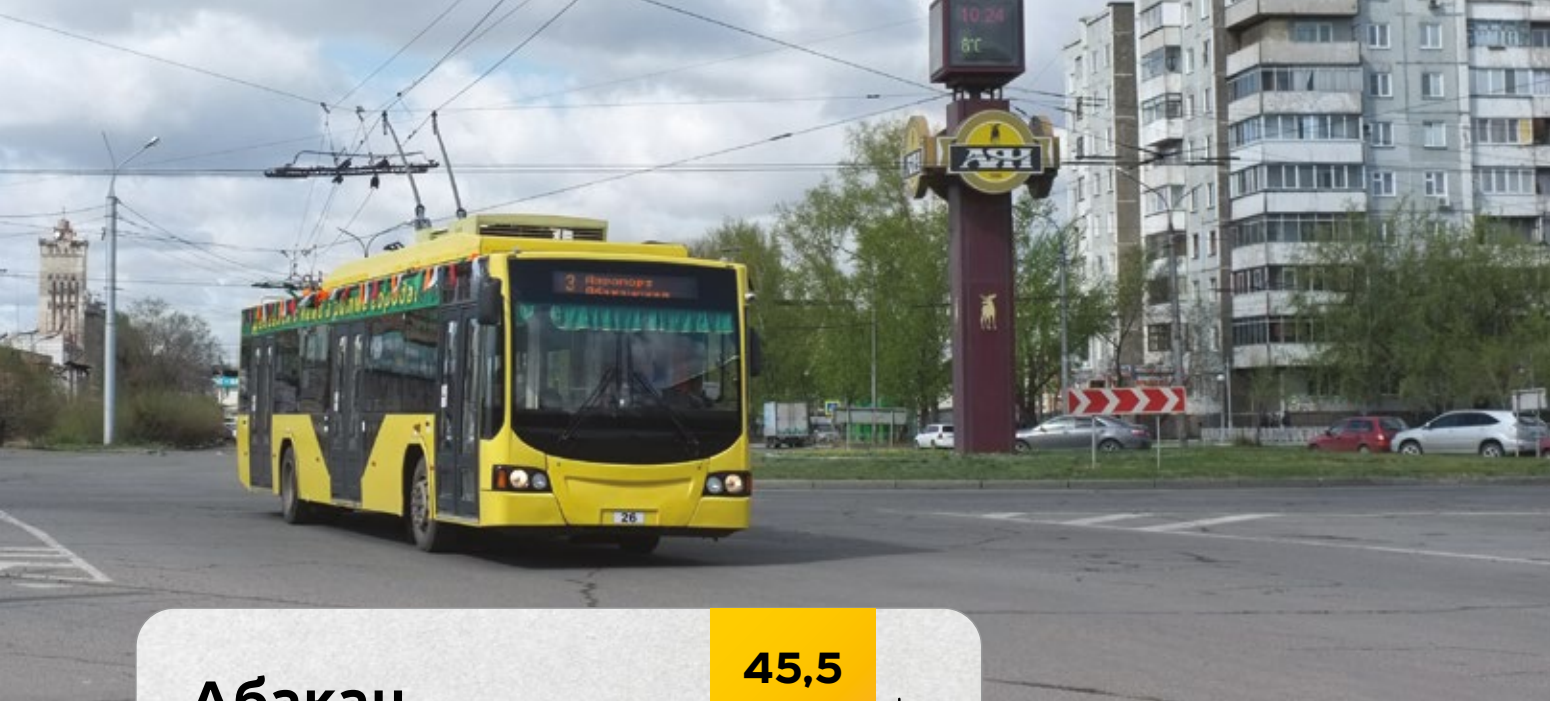
53



Устойчивое развитие и безопасность

29





Абакан

Население 185 тыс. чел.

45,5

82 место

↓-1
(48,2)



Ценовая доступность

50



Комфорт и удобство

40



Функциональность транспортной сети

52



Физическая доступность

59



Устойчивое развитие и безопасность

22





Орск

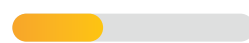
Население 191 тыс. чел.

45,5
83 место



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

27



Функциональность транспортной сети

73



Физическая доступность

59



Устойчивое развитие и безопасность

19





Астрахань

Население 469 тыс. чел.



45,3

84 место

↑+8
(34,2)



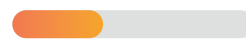
Ценовая
доступность

43



Комфорт
и удобство

37



Функциональность
транспортной сети

50



Физическая
доступность

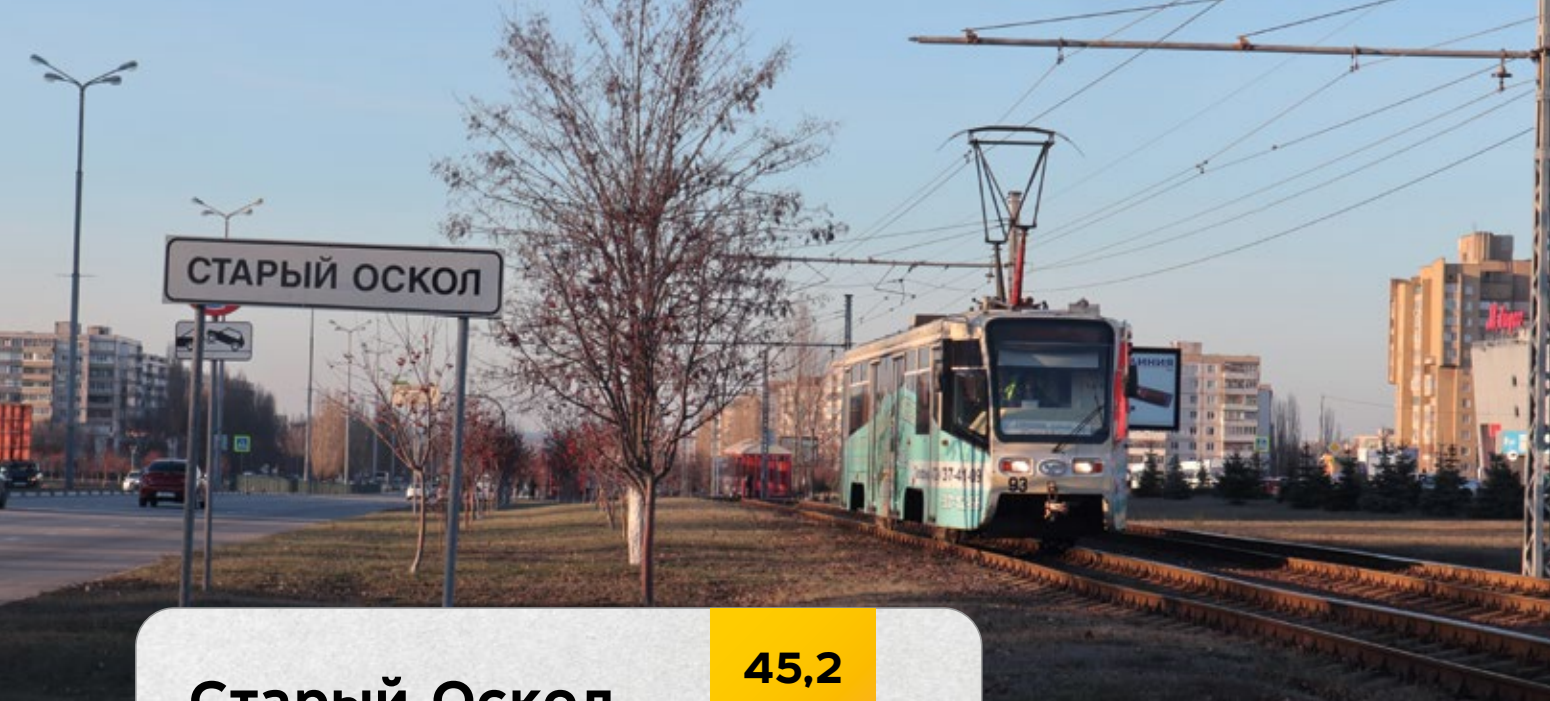
58



Устойчивое
развитие и
безопасность

34





Старый Оскол

Население 252 тыс. чел.

45,2
85 место



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

31



Функциональность транспортной сети

61



Физическая доступность

49



Устойчивое развитие и безопасность

41





Махачкала

Население 760 тыс. чел.

44,2

86 место

↓-1
(47,3)



Ценовая
доступность

51



Комфорт
и удобство

25



Функциональность
транспортной сети

55



Физическая
доступность

59



Устойчивое
развитие и
безопасность

27





Пенза

Население 492 тыс. чел.

44,1

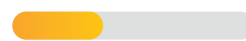
87 место

↑+2
(44,7)



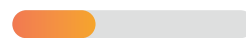
Ценовая
доступность

38



Комфорт
и удобство

34



Функциональность
транспортной сети

59



Физическая
доступность

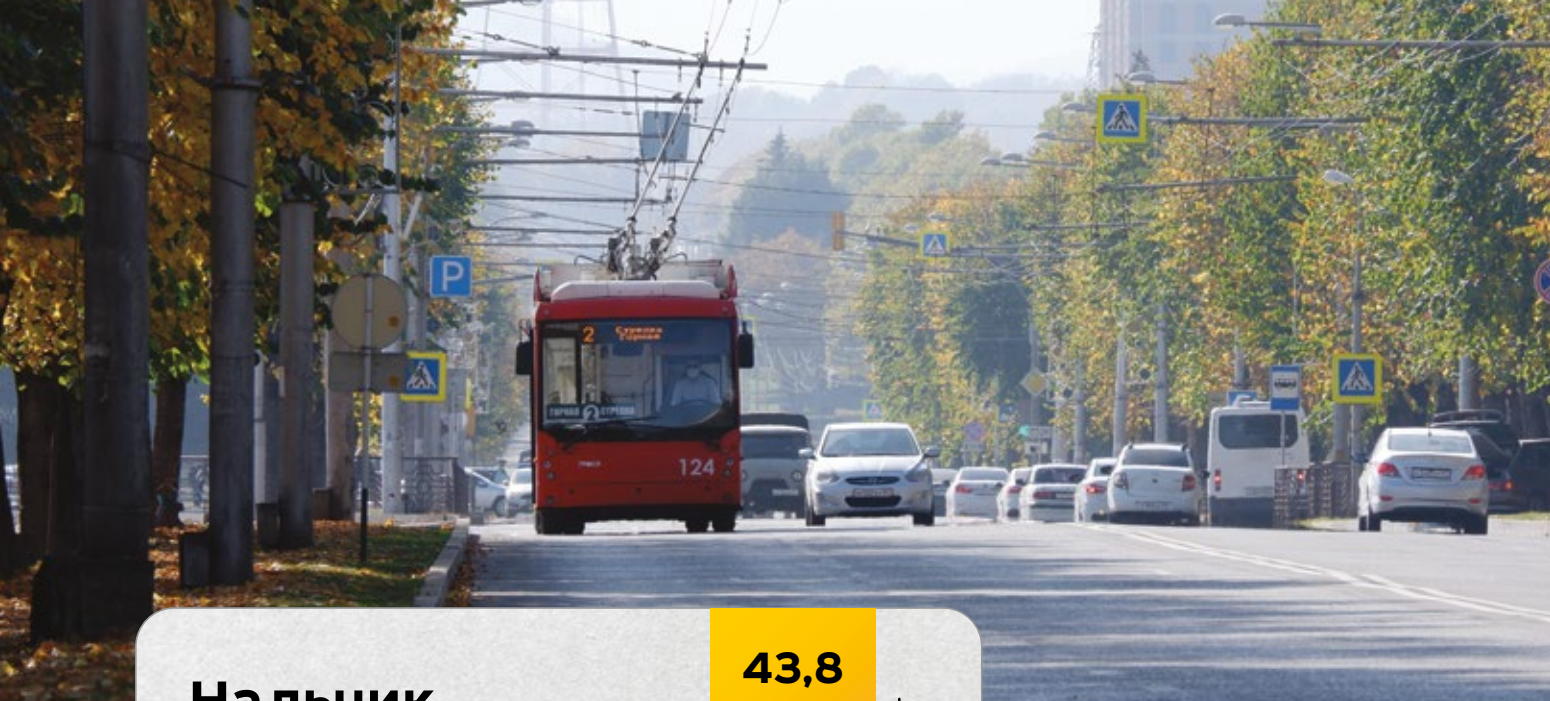
57



Устойчивое
развитие и
безопасность

24





Нальчик

Население 272 тыс. чел.

43,8

88 место

↓-2
(47,0)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

39



Функциональность транспортной сети

52



Физическая доступность

59



Устойчивое развитие и безопасность

25





Оренбург

Население 553 тыс. чел.

43,6

89 место

↓-5
(48,0)



Ценовая
доступность

48



Комфорт
и удобство

37



Функциональность
транспортной сети

48



Физическая
доступность

55



Устойчивое
развитие и
безопасность

26





Саранск

Население 341 тыс. чел.

43,6

90 место

↓-11
(48,7)



Ценовая доступность

44



Комфорт и удобство

37



Функциональность транспортной сети

53



Физическая доступность

52



Устойчивое развитие и безопасность

28





Ставрополь

Население 550 тыс. чел.

43,5

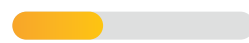
91 место

↓-1
(44,1)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

37



Функциональность транспортной сети

58



Физическая доступность

59



Устойчивое развитие и безопасность

17





Энгельс

Население 261 тыс. чел.

43,2
92 место



Ценовая доступность

36



Комфорт и удобство

39



Функциональность транспортной сети

60



Физическая доступность

54



Устойчивое развитие и безопасность

18





Армавир

Население 204 тыс. чел.

42,8
93 место



Ценовая
доступность

43



Комфорт
и удобство

11



Функциональность
транспортной сети

60



Физическая
доступность

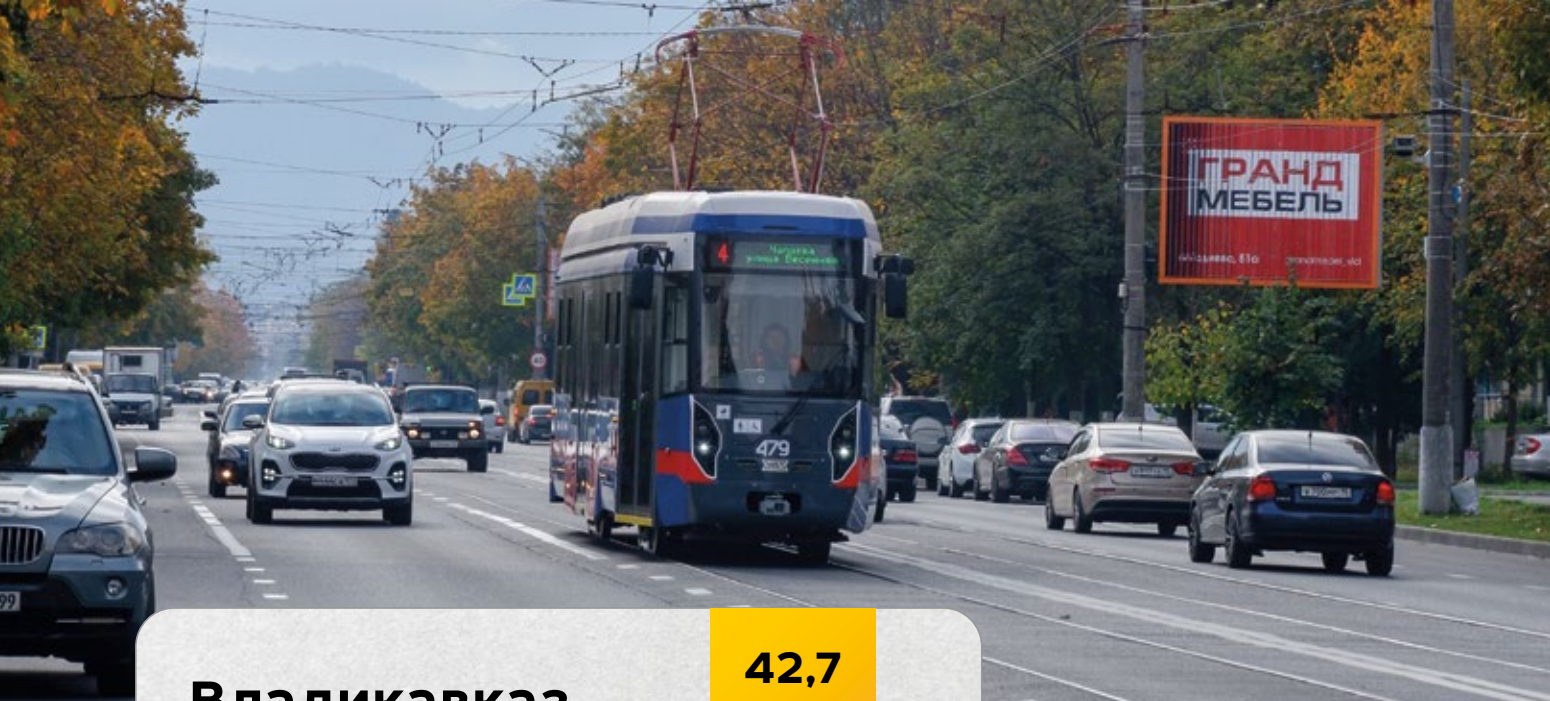
70



Устойчивое
развитие и
безопасность

22





Владикавказ

Население 310 тыс. чел.

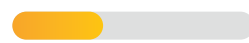
42,7

94 место (43,5)



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

12



Функциональность транспортной сети

69



Физическая доступность

59



Устойчивое развитие и безопасность

25





Грозный

Население 331 тыс. чел.



42,2
95 место

↓-2
(43,7)



Ценовая
доступность

16



Комфорт
и удобство

26



Функциональность
транспортной сети

48



Физическая
доступность

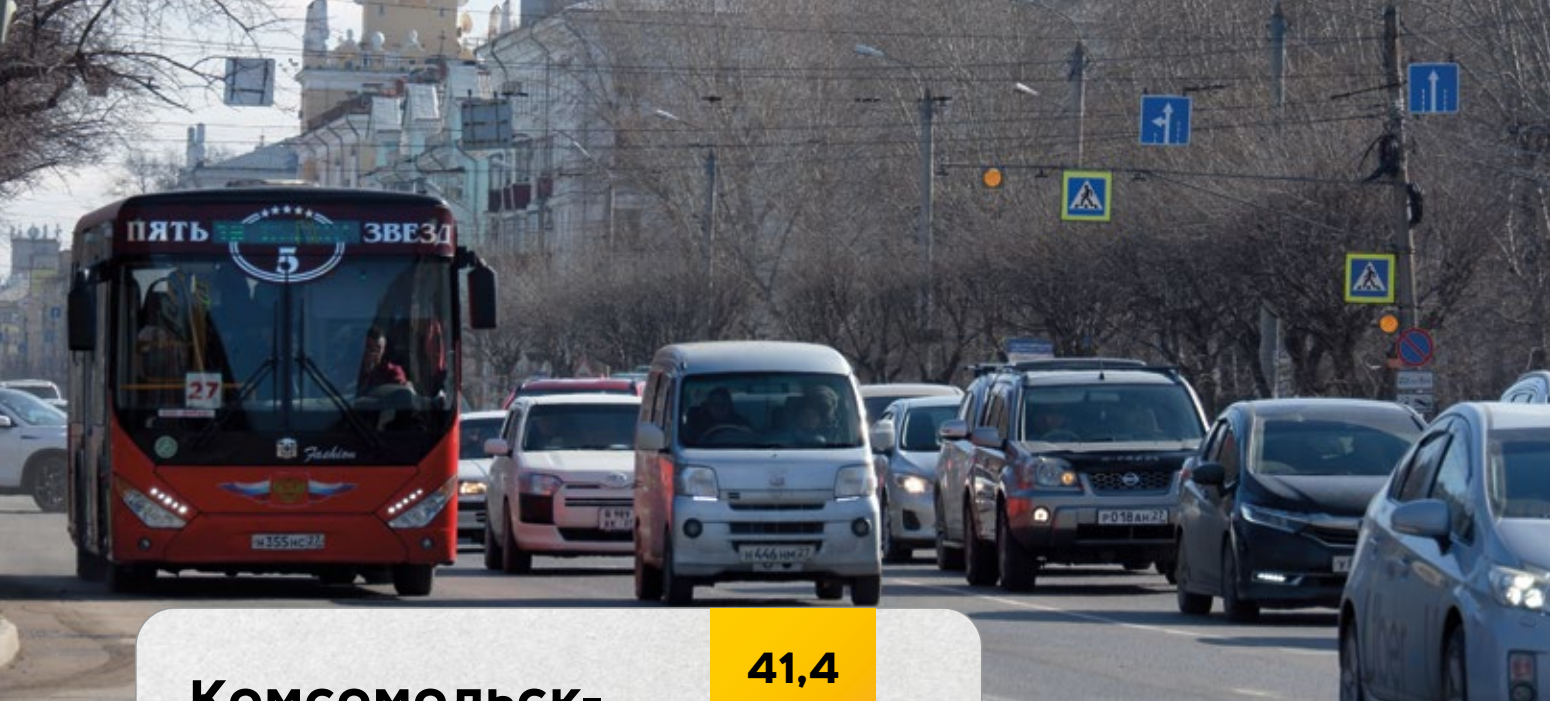
57



Устойчивое
развитие и
безопасность

59





Комсомольск-на-Амуре

Население 236 тыс. чел.

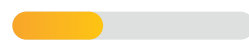


41,4
96 место



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

51



Функциональность транспортной сети

48



Физическая доступность

55



Устойчивое развитие и безопасность

7



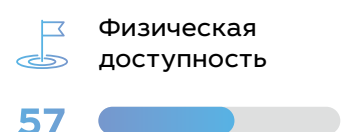
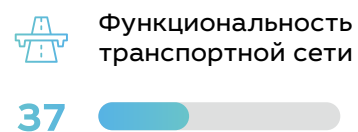
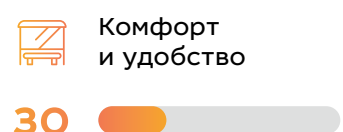
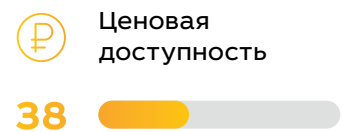


Шахты

Население 222 тыс. чел.



38,5
97 место





Балаково

Население 183 тыс. чел.

37,9

98 место



Ценовая доступность

45



Комфорт и удобство

35



Функциональность транспортной сети

40



Физическая доступность

51



Устойчивое развитие и безопасность

14





Уссурийск

Население 205 тыс. чел.

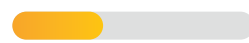
35,8

99 место



Ценовая доступность

38



Комфорт и удобство

28



Функциональность транспортной сети

37



Физическая доступность

51



Устойчивое развитие и безопасность

23



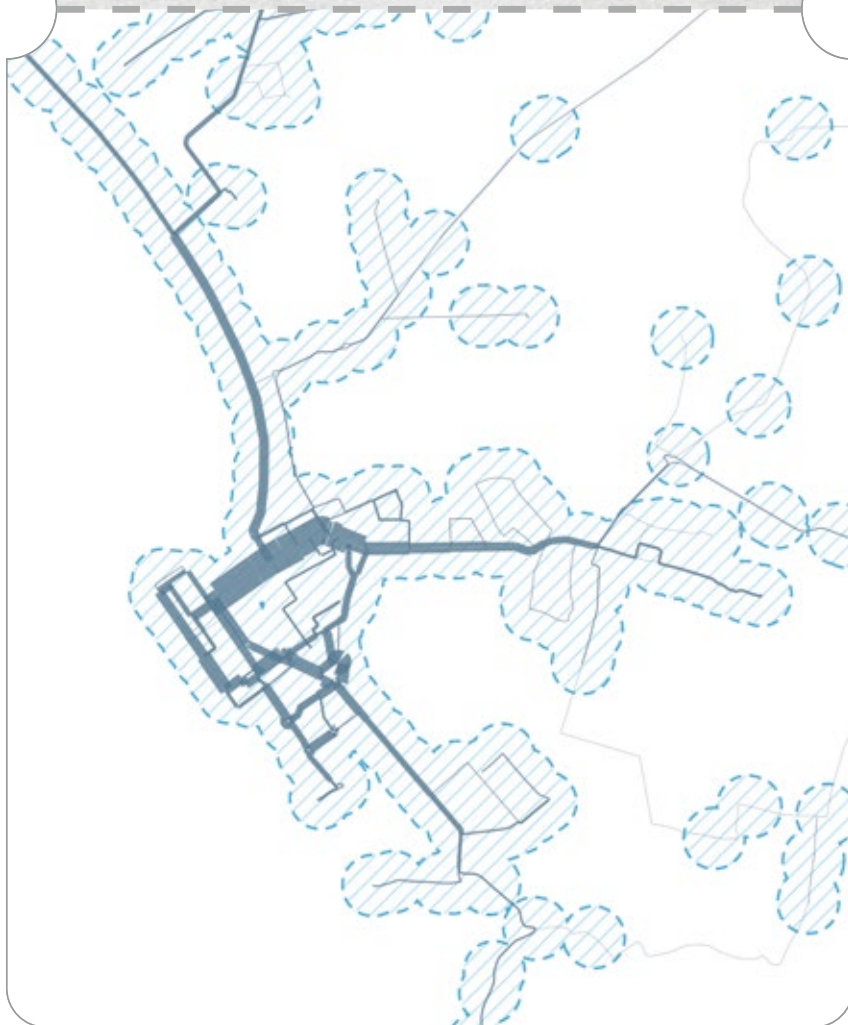


Анапа

Население 204 тыс. чел.

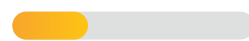


34,5
100 место



Ценовая
доступность

31



Комфорт
и удобство

19



Функциональность
транспортной сети

40



Физическая
доступность

54



Устойчивое
развитие и
безопасность

24





Обсуждение результатов и выводы

Усложнение количества и структуры расчетных показателей исследования закономерно повышает разрешение «увеличительного стекла», с помощью которого производится анализ систем общественного транспорта. Рост числа городов рейтинга также приводит к эффекту «мерцания», при котором достаточно сложно сохранять занимаемые места, а позиция города практически гарантированно и достаточно непредсказуемо изменяется вверх-вниз в течение года. Значительные движения оказываются возможными при однонаправленном влиянии целого ряда факторов.

Москва и Санкт-Петербург по-прежнему присутствуют в рейтинге большей степени для удовлетворения научного интереса разработчиков и аудитории. Внутри основной же массы городов можно констатировать расширение диапазона оценок от 34,2-73,0 к 34,5-77,6. Нижняя граница во многом поддерживается на прежнем уровне за счет включения в исследования новых городов. Лучшие оценки подтягиваются заметно выше преимущественно за счет реализации системы бонусных баллов и учета большего числа показателей.

Средний набранный балл, без учета новых городов рейтинга, незначительно вырос и составил 56,6 в сравнении с 56,0 в прошлом году. Правда, при заметных достижениях отдельных городов, пока этого недостаточно для утверждения о том, что сложилась устойчивая тенденция улучшения состояния систем общественного транспорта в России в целом.

Устойчивость усредненного состояния качества общественного транспорта, как нам кажется, является хорошим знаком. При всем разнообразии изменений в городах страны, сфере удается балансировать вблизи достигнутого ранее равновесия, справляясь с новыми вызовами и следуя современным трендам.

Стремящиеся к совершенству

В десятку наиболее близких к оценке «отлично» городов с каждым годом попадает чуть больше крупных городов. В прошлом году таких было всего три: Новокузнецк, Ижевск и Кемерово, а за прошедший год этот список пополнил Мурманск, заняв почетное 10 место. Городам-миллионникам все больше приходится тесниться, при этом их состав также несколько изменился.

Тройка лидеров непоколебима. Пермь удалось дополнительно укрепиться на пьедестале и увеличить отрыв от занимающего второе место Новокузнецка. В то же время Екатеринбург, при всех фиксируемых сложностях работы сети общественного транспорта, пока что держится за третье место:



тройка лидеров уже в прошлом году стояла особняком по количеству набранных баллов, и преодолеть этот разрыв в один присест оказывается достаточно сложно.

В Кемерове прошли завершающие мероприятия транспортной реформы, что окончательно закрепило позиции города в топе. Подняться еще на четыре строчки вверх удалось за счет улучшения работы общественного транспорта в вечернее время, а также снижению степени явно избыточного здесь дублирования. Доля подвижного состава большого класса, выпускаемого на линию, удвоилась и достигла 96%.

Можно сказать, что демонстрируемый в Кемерове результат – достойный пример спокойной и грамотной работы специалистов на местах. Для существенного улучшения качества общественного транспорта не обязательно участвовать в концессиях, залезать в долги или передавать систему под внешнее управление. Напротив, одним из доступных вариантов становится приведение в порядок разболтавшихся деталей и звеньев и проработка очевидных недостатков маршрутной сети собственными силами.

Мурманск буквально следует по стопам кузбасского центра. Штатная работа над улучшением системы общественного транспорта дает прекрасный результат. Плановый процесс обновления подвижного состава практически не вызывает нареканий. При этом четкое распределение функций систем транспорта и развитие перевозок вокруг магистрального троллейбусного сообщения позволяют достигать заслуживающего внимания результата даже с учетом того, что треть перевозок здесь осуществляются на принципах нерегулируемого тарифа.

Небольшая рокировка произошла между Казанью и Нижним Новгородом. Столица Поволжья, несмотря на приостановленное на большей части сети трамвайное движение, продвинулось вверх за счет значимых для миллионника улучшений тарифной системы. Городу удалось покрыть единой тарифной системой маршруты всех перевозчиков: месячный проездной и пересадочные билеты теперь действуют практически на всех маршрутах сети и распространяются на метрополитен. Казани также удалось включить метрополитен в единую систему проездного билета, однако откат в числе магистральных маршрутов и их покрытии не позволил городу удержать прошлогоднюю позицию.

Изменения комплекса общественного транспорта Ижевска продолжают давать сбои. Неразбериха с тарифами привела к тому, что фактически перестал существовать единый проездной билет: теперь собрать максимально полно покрывающий потребности часто перемещающегося на транспорте пассажира можно лишь из двух «половинок», что будет стоить почти 4 тысячи рублей. Кроме того, вызывает опасения отмена сразу нескольких маршрутов электротранспорта. Удержаться в десятке



Ижевску, по всей видимости, удалось лишь за счет значительного расширения системы выделенных полос. Однако хватит ли запаса прочности системы на следующий год – неизвестно.

Волгоград, выбывший из первой десятки годом ранее, завершил основной массив работ по реконструкции скоростного трамвая и запустил его в прежней конфигурации. Работа безрельсового электротранспорта также увеличилась в объемах: город расширил сеть троллейбуса за счет машин с увеличенным автономным ходом и начал опытную эксплуатацию электробусов. Кроме того, была пересмотрена тарифная политика. Все это позволило ему наверстать потерянные позиции и занять седьмое место.

Москва, закономерно набирающая наивысший балл, достойна проведения отдельной исследовательской работы. А вот Санкт-Петербург, располагавшийся годом ранее между Екатеринбург и Казанью, уверенно занял бы второе место при условии участия столичных городов в общем зачете. Заслуженную позицию северная столица смогла достичь по итогам полномасштабных преобразований общественного транспорта, которые заключались, в первую очередь, не в «маршрутной реформе» (это, собственно, «вишенка на торте»), а в изменении системы управления наземным транспортом.

Новосибирску и Красноярску не удалось удержаться в лидерах зачетной таблицы. Оба сибирских города потеряли баллы за счет уточнения сведений о расписании движения маршрутов. Красноярск также временно пострадал от ограничений в работе трамвайных линий. Новосибирску же дополнительных трудностей прибавляют и низкий уровень централизации городских перевозок, и невозможность интегрировать маршруты, обслуживаемые на принципах нерегулируемого тарифа, и метрополитен в единую тарифную систему.

Транспортная реформа ещё подождёт?

Последняя десятка городов рейтинга претерпела значительные изменения: в этом году в нее попало множество городов, не являющихся региональными центрами. Развитие общественного транспорта здесь закономерно несколько отстает от более крупных городов, а непосредственная близость к агломерационным ядрам совсем не гарантирует такого же качества сервиса на периферии. Замыкают рейтинговую таблицу такие небольшие города как Энгельс, Армавир, Комсомольск-на-Амуре, Шахты, Балаково, Уссурийск и Анапа.

Судьба общественного транспорта в городах с небольшим населением не предрешена, о чем свидетельствуют истории успеха целого ряда систем. В 2023 году на примере Глазова было красноречиво продемонстрировано, что при должных усилиях можно достичь достойных результатов даже без



колоссального финансирования: достаточно выбрать «окно возможностей», собрать команду, определить разумные и достижимые цели и действовать!

Для осознания непредрежённости положения общественного транспорта в этих городах достаточно еще раз взглянуть на разнообразие существующих положительных моментов в их транспортных системах, от выделенных полос и существования магистральных маршрутов, до особенностей тарифного меню и принципов организации перевозок, как таковых. Будем надеяться, что следующий год принесет ощутимые улучшения во многие малые системы городского транспорта.

Не менее интересно рассматривать десятку «с конца» без учета новых городов исследования. Здесь, несмотря на подвижность участников исследования наблюдается гораздо большая устойчивость состава.

Замыкающая в прошлом году рейтинговый список Астрахань смогла проделать колоссальную работу и набрать больше 11 баллов «вверх». Этого оказалось достаточным, чтобы наверстать отставание от основного массива городов и продвинуться на восемь позиций вверх, практически выбравшись из категории отстающих. По состоянию на III квартал 2023 года работы с маршрутной сетью все еще остаются незавершенными, реализуются значимые мероприятия и по всем примыкающим фронтам работ от организации выделенных полос до тарифной системы. Продолжаются поставки подвижного состава, ведется непростая работа с перевозчиками: всего в процессе перевозок пассажиров задействовано более 220 индивидуальных предпринимателей и крупных автопарков.

При этом нужно честно обратить внимание на неполноту и незавершенность отдельных шагов в Астрахани. Так, каркас сети из маршрутов, по-московски отмеченных буквами «М», хотя и широко презентован как полноценный магистральный сервис, но так и не достиг показателей, при которых можно с уверенностью относить его к этой категории. О проблемах с магистральными маршрутами в Астрахани подробно можно почитать [в статье TR.ru](#).⁴ В процессе реализации находятся и работы по обустройству выделенных полос. Реестр маршрутов – базовый документ с информацией о маршрутной сети – также пока что завис между прошлым и будущим системы астраханского общественного транспорта.

Начало во многом схожей транспортной реформы было анонсировано в конце года и в Пензе, уже демонстрирующей символические два шага в направлении к улучшению качества общественного транспорта. Радует, что здесь на достойном уровне проработан подход к сохранению и развитию троллейбусного движения. Качественные результаты модернизации общественного транспорта Пензы можно будет увидеть уже к концу следующего года.

⁴ <https://tr.ru/news/4603-v-astrahani-magistralnye-avtobusnye-marshruty-ne-budut-magistralnymi> (дата доступа: 29.12.2023)



Сразу пять крупных городов Северо-Кавказского Федерального округа, среди которых оказались Владикавказ, Грозный и Ставрополь, все также требуют усиления внимания к вопросам качества общественного транспорта. Чуть выше расположившаяся Махачкала также не первый год испытывает трудности с организацией его движения. В прошедшем году в очередной раз были приостановлены маршруты по междугородной линии в Каспийск. Усугубляется ситуация с качеством общественного транспорта и в Нальчике.

Ускорение падения отмечается в Оренбурге: целых пять позиций город теряет за счет расстройтва ценовой политики, последовательного закрытия информации о работе общественного транспорта и нарастающих проблем с электротранспортом. И даже разумное скромное начинание в виде создания общего для всего городского транспорта стиля окраски подвижного состава (муниципальный перевозчик и частники сумели годом ранее «договориться» о синхронном приобретении машин в едином желтом цвете) расстроено и претерпело откат.

Не бесплодной оказалась транспортная реформа Кургана. Движения на шесть отметок вверх хватило, чтобы преодолеть тяготение отстающей группы. Однако цена проведенных изменений оказалась слишком высокой для пассажира: стоимость проезда выросла, а расписание и вовсе исчезло из публичного доступа на фоне постоянных нарушений режима движения на маршрутах.

Гораздо большее принятие и улучшение позиции города сразу на 17 строчек характеризует транспортную реформу Благовещенска, который также покинул «хвост» рейтинговой таблицы. Город обновил почти половину подвижного состава за счет Единой президентской субсидии Минвостокразвития РФ: половину машин на линии теперь составляют автобусы большой вместимости. Интервалы движения при этом, если и выросли, то незначительно. Практически весь подвижной состав можно отследить онлайн. Подобные изменения являются хорошим стимулом для дальнейшего развития системы общественного транспорта, что хочется наблюдать в будущем и в Благовещенске.

Не повезло в этом году попасть в аутсайдеры Абакану. Города, вышедшие на более высокие позиции, в буквальном смысле уступили ему место. Не удалось закрепиться выше и Саранску, который в прошлом году вышел из десятки отстающих. За прошедший год там в значительной мере угнетенной оказалась городская магистральная сеть маршрутов, в основе которой лежали троллейбусные №№ 5 и 7. Автобусы Саранска подобного рода уровень сервиса поддерживать не в состоянии, что оставляет город вовсе без магистрального транспорта.

По разным причинам близким к границам «красной» зоны остается Тольятти, ему вновь соседствует Воронеж, а также Якутск, Ангарск и Курган.



Превосходя ожидания

Центральная часть ранжированного по совокупности набранных баллов списка гораздо менее поляризована, что стимулирует подвижность городов и приводит к разнонаправленному их движению. Соблюсти хрупкое равновесие и не сорваться с якорей стабильности оказалось предельно сложной задачей в прошедшем году. Тем ценнее достижения городов, улучшивших свои позиции.

Средний балл 2023 года составил, без учета Москвы и Санкт-Петербурга, 54,9. Традиционно оцениваемая в плюс-минус пять баллов окрестность среднего значения содержит 50 городов, что в очередной раз показывает высокую степень однородности состояния систем общественного транспорта в стране. Наиболее близко к условному центру в этом году расположились Таганрог и Калуга. Действительно, транспортные системы этих городов характеризуются достаточно противоречиво и неоднозначно, и способны демонстрировать как явные плюсы и прорывы, так и существенные недостатки.

Колоссальная работа, проведенная в Курске и Южно-Сахалинске в рамках комплексных преобразований, продвинула два этих не самых крупных региональных центра почти на полсотни позиций вверх по балльной таблице. Важно обратить внимание на то, что эффект был достигнут не мгновенно и не бесплатно: глубокая проработка всего объема изменений в Курске велась достаточно публично на протяжении почти трех лет и предшествовала активной фазе реформы. Авторам исследования однажды даже поставили в упрек невозможность зачесть все планирующиеся изменения авансом, тем приятнее осознавать, что мы честно дождались претворения желаемого в действительность и смогли беспристрастно отобразить его.

Ставка Курска на радикальное снижение нерационального дублирования и построение трехуровневой маршрутной сети превысила всякие ожидания. Потенциал роста при этом все еще сохраняется: в городе так и не реализовали систему проездного билета, сконцентрировавшись лишь на возможностях бесплатных пересадок в течение 60 минут. Работа над ошибками в части магистральных маршрутов также может принести городу дополнительные баллы.

В столице Сахалина не в последнюю очередь уделили внимание тарифному меню и выделенным полосам, однако наиболее привлекающим интерес и внимание транспортного сообщества здесь является отличное видение подхода к организации магистрального сервиса. В прошедшем году в Южно-Сахалинске начали реализацию уникального для регионов проекта по развитию так называемого городского рельсобуса. Это небольшой дизель-поезд, следующий по обычному железнодорожному пути и характеризующийся всеми преимуществами внеуличного транспорта. Сейчас тактовое движение в разумных для отнесения к магистральному виду транспорта объемах уже введено на



ветке Южно-Сахалинск – Алые розы (Дальнее). В ближайшее время может быть увеличена парность движения и на других направлениях, существенно расширив покрытие городских территорий магистральным сервисом.

История исследования показывает, что размеры города и численность населения, хотя и имеют влияние на качество общественного транспорта, но не определяют общее положение городов в рейтинговой таблице. Крупные города с самого начала оценивания занимают ощутимое число лидирующих позиций. Однако город с населением менее 250 тыс. чел. впервые так близко подобрался к топ-10. Южно-Сахалинск уже смог разбить массу стереотипов о том, что в маленьком городе не представим качественный общественный транспорт, тем интереснее будет посмотреть за динамикой города в следующем году.

Чуть менее успешными можно признать реформы, прошедшие в Костроме (+34 места) и Йошкар-Оле (+25 мест). Выбрав диаметрально противоположный подход к имеющимся в их распоряжении троллейбусным системам оба города показали неплохой результат. В чуть более успешной в части обновления подвижного состава и тарифной политики Костроме троллейбусная сеть была полностью закрыта. В Йошкар-Оле же, где троллейбус представляет собой каркас транспортной сети, была построена новая (не слишком протяжённая) троллейбусная линия. Поставки новой техники в столицу Марий Эл несколько затягиваются и город еще имеет шансы продвинуться в части улучшения качества общественного транспорта. Обоим городам не удалось организовать полноценных магистральных маршрутов (хотя в Йошкар-Оле и добавили литеру «М» к номерам ряда троллейбусных маршрутов), а изменения маршрутных сетей имели пока что преимущественно косметический характер.

«Тихая» реформа общественного транспорта Владивостока изначально не обещала никаких грандиозных результатов и была сконцентрирована не вокруг маршрутной сети, а направлена на приведение в чувство системы тарифного регулирования и обновление подвижного состава. Такой основы реализованных мероприятий оказалось достаточно, чтобы значительно улучшить позиции. Движению вверх, помимо внедрения единого проездного билета, способствовала и организация выделенных полос.

В Сургуте транспортная реформа никаких особо видимых перемен не принесла. Сама маршрутная сеть параметрически не претерпела значимых изменений: маршрутный коэффициент и коэффициент непрямолинейности города были в норме и ранее. Незначительные изменения произошли в парке подвижного состава. Однако основа движения города на 21 позицию вверх оказалась определённым достижением маршрутом автобуса № 47, в зоне доступности которого проживает до 45% жителей,



показателей магистрального, и внедрением пересадочного тарифа, что безусловно повышает мобильность пользователей общественного транспорта и его привлекательность в целом.

Реформа автобусной сети Архангельска пошла в некотором плане «против шерсти». В основу общей положительной динамики и 13 мест вверх по рейтинговой таблице стандартно легли обновление парка перевозчиков и нормализация цены проездного билета. Помешали подняться выше рост средней величины интервалов с 16 до 20 минут и исчезновение вместе с машинами большого класса магистрального сервиса по маршруту автобуса № 5.

Еще целый ряд городов осознанно не берется называть улучшения в своей системе общественного транспорта «реформой», склоняясь к тому, что радикальные перемены и потрясения менее предпочтительны, чем планомерная и методичная работа. К таким городам относятся Улан-Удэ, Волжский и Вологда.

Постепенное обновление подвижного состава, в том числе в рамках программ поддержки, рост числа низкопольных транспортных средств и машин большого класса, перевод некоторой части маршрутов на регулируемый тариф и расширение числа маршрутов в системе проездного и пересадочного билетов. Все это помогло Вологде подняться в верхнюю половину рейтинга. Кроме того, городу удалось уменьшить интервалы движения на линии, сократив время ожидания в среднем с 14 до 12 минут, что идет в разрез с наблюдаемым в стране генеральным трендом.

Похожая схема наблюдается и в Волжском. Вырваться из окрестности условного «центра» рейтинговой таблицы городу также помогает перевод еще одного автобусного маршрута на магистральный режим работы. Непростое положение Улан-Удэ в этом году практически целиком было компенсировано «малой кровью» за счет давно назревшего расширения тарифного меню. Дальнейшее продвижение вверх для столицы Бурятии уже не будет таким простым.

Работа над ошибками

15 городов рейтинга продемонстрировали в этом году заметное движение вниз. Ни один из них не претендует на роль аутсайдера, однако по каждому такому факту разумно провести разбор причин и скорректировать, при необходимости, вектор развития на следующий год.

Ключевыми факторами, которые негативно влияли на оценку систем общественного транспорта городов в этом году, являлось ограничение работы электротранспорта и проблемы с магистральными маршрутами. Например, наиболее значительное падение отмечено для Саратова, где приостановленная на реконструкцию система трамвая временно сократила рациональность использования



проездных билетов, действующих только в пределах системы электротранспорта. В дополнение к этому уменьшилась и доля транспортной работы, осуществляемой с приоритетом.

К радикальному пересмотру показателей парка подвижного состава и физической доступности Саратова привело включение в состав Саратовского муниципального образования обширных территорий Гагаринского района области: город оказался не готов принять на себя ответственность за обслуживание ранее пригородных направлений. Наконец, авторы исследования приносят извинения и исправляют ранее допущенную ошибку в части указания информации о работе всей сети на принципах регулируемого тарифа: в действительности большинство автобусных маршрутов относятся к нерегулируемому тарифу.

Схожие проблемы наблюдаются в Липецке, где практически вся сеть трамвая в настоящее время закрыта на реконструкцию (город временно теряет 11 позиций). Закрытие троллейбусной системы в Белгороде, несмотря на некоторые положительные изменения, привело к падению на 10 позиций.

Неприятный откат системы к прежнему состоянию демонстрирует Воронеж. Характеризуемые ранее как магистральные автобусные маршруты потеряли свой статус. К тому же, обещанный ранее проездной билет так и не был введен. Критическим можно назвать положение воронежского троллейбуса: вместо него почти 96% транспортной работы под контактной сетью осуществляется автобусами.

Проблема магистральных маршрутов остро встала в этом году в связи с массовым сокращением времени работы общественного транспорта в городах России. Среди них оказались Уфа (исключены из категории магистральных – трамваи №5 и №18, троллейбусы №4, №9 и №16), Томск (трамваи №1 и №3, троллейбус №2), Sterлитамак (троллейбус №17), Тула (троллейбусы №2 и №5), Орел (трамвай №3 и троллейбус №3), Чебоксары (троллейбус № 1), Севастополь (троллейбус №7). Данные примеры показывают, что проблемы магистрального сервиса во много идут об руку с плачевным состоянием и трудностями электротранспорта: автобусы зачастую просто не способны поддержать схожий уровень сервиса.

Отсутствие системного обновления подвижного состава при сохраняющемся низком проценте технически исправных машин утягивает Якутск вниз на два десятка позиций. В дополнение к этому Реестром муниципальных маршрутов города определено однозначное отнесение большей части маршрутной сети к перевозкам по нерегулируемым тарифам. Каждый городской маршрут при этом обслуживается отдельным перевозчиком. Схожие трудности с обновлением подвижного состава испытывает и Калининград. Кроме того, здесь выросла стоимость разового билета: сейчас она превышает социально обоснованный уровень на 4%.



Общие проблемы по единому фронту показателей и без ярко выраженных отдельных причин приводят к ухудшению позиций Сыктывкара и Тамбова.

Авторы рейтинга признают, что некоторые позиции отдельных городов в этом году оказались довольно неожиданными и противоречивыми, и уверены, что обсуждение отдельных случаев вызовет бурные дискуссии. Однако с учетом общего представления о состоянии систем общественного транспорта в стране и, в целом, верной стратификации большинства городов рейтинга, мы склонны полагать, что соответствующие изменения занимаемых мест произошли во многом за счет учета новых параметров и повышения качества собираемых исходных данных.

Выводы

Очевидные системные трудности наносят удары заметной силы по восприятию общественного транспорта во многих городах страны. Везде их стараются смягчить, пусть и с переменным успехом, однако мониторинг информационного фона демонстрирует усиливающуюся критику работы городского транспорта по всей стране. При этом статистические показатели не свидетельствуют о радикальных ухудшениях в городах, собирающих даже наиболее жесткую обратную связь от средств массовой информации. Как нам представляется, наблюдаемая волна негатива обусловлена тем, что в статистическом учете не учитывается (в ряде случаев по вполне объективным причинам) ряд факторов, которые влияют на восприятие пассажиром общественного транспорта, а также отражает назревший спрос на развитие и совершенствование систем общественного транспорта городов России.

Отслеживание общероссийской динамики показателей состояния общественного транспорта, хотя бы на примере крупных городов и региональных центров, охваченных настоящим исследованием, принципиально важно для понимания целостной картины состояния отрасли внутригородских пассажирских перевозок. Равнение на лучшие практики невозможно без представления действующих общих трендов и соотнесения их с текущим положением общественного транспорта, что дополнительно повышает ценность сводного статистического анализа. Общая численность 82 городов, без учета Москвы и Санкт-Петербурга, вовлеченных в сравнение в этом году составляет 45,7 млн жителей.⁵

Ретроспективно становится очевидным, что зафиксированное годом ранее сокращение маршрутов общественного транспорта в городах страны не было аномалией, а является частью протяженного

⁵ Сравнение производится по 82 городам-участникам прошлого выпуска рейтинга по итогам изменений за 2022-2023 гг.



во времени, но, к счастью, замедляющегося тренда. К концу 2023 года в городах исследования выведено суммарно из оборота еще 99 маршрутов, из них более половины (51) – маршруты электротранспорта. «Худеющие» сети общественного транспорта в среднем меньше страдают от избыточного дублирования: усредненный маршрутный коэффициент уменьшился с 4,26 до 4,02. Средневзвешенный коэффициент непрямолинейности маршрутов при этом остался неизменным и зафиксировался на уровне 1,88.

Следом продолжает уменьшаться и плановая численность подвижного состава на линии: из реестров вычеркнуто 409 трамвайных вагонов и 169 троллейбусных машин, совокупный реестровый выпуск трамвая и троллейбуса в городах исследования составил всего 2,9 и 4,1 тыс. единиц техники, соответственно. Численность подвижного состава в парках предприятий электротранспорта сократилась за год более чем на 400 единиц техники.

Доля эксплуатируемой инфраструктуры ГЭТ снижается вслед за сокращением маршрутов и числом транспортных средств: количество используемых линий трамвая в процентном соотношении снизилось с 92,7% до 87,6%, контактной сети троллейбуса – с 83,7% до 79,9%. Некоторую надежду оставляет внедрение новых технологий и, как следствие, фиксируемый рост протяженности участков линий, обслуживаемых электробусами и троллейбусами с увеличенным автономным ходом. Совокупная протяженность таких сегментов достигла в этом году 177 км против 96 км в прошлом году.

Автобусные парки перевозчиков, напротив, несколько подрастают от 68,0 до 68,4 тысяч линейных машин. Хотя во многом это объясняется и тем, что старые машины не успевают списывать с баланса предприятий, в то время как новая техника уже приобретена и введена в эксплуатацию. Данные реестров продолжают выводить установившийся ранее тренд на укрупнение подвижного состава на линии: за прошедший год численность микроавтобусов и машин среднего класса сократилась с 46,4 до 39,7 тыс. единиц. В то же время, подвижной состав большого и особо большого класса медленно наращивает свое присутствие на маршрутах. За год их число выросло с 12,0 до 12,4 тыс. При этом общая реестровая численность подвижного состава на автобусных маршрутах снизилась с 58,3 до 52,1 тыс. единиц.

При общем сокращении численности парка электротранспорта, происходит его значительное обновление. Кроме того, списанию подлежат более старые машины. Средний возраст трамваев за прошедший год снизился с 26,85 до 26,13 лет, троллейбусы помолодели более чем на год – с 14,23 до 13,06 лет. Средний возраст электробусов, начавших активно поступать в регионы, равен 1,04 года. Автобусные предприятия, напротив, не успевают обновлять парк транспортных средств: возраст

⁵ Сравнение производится по 82 городам-участникам прошлого выпуска рейтинга по итогам изменений за 2022-2023 гг.



линейных машин возрос от 8,60 и достиг в прошедшем году 8,94 лет. Процент исправной техники всех видов транспорта колеблется в пределах 1 п.п. и за прошедший год, несколько уменьшившись, установился на уровне 88,1%.

Обновление подвижного состава закономерно приводит к росту числа низкопольной техники, доступной для маломобильных групп населения и характеризующейся хотя бы одной низкопольной накопительной площадкой. За прошедший год было приобретено 4735 таких машин. Общее число низкопольных транспортных средств в парках перевозчиков составило почти 28 тыс. единиц.

Положительной и вселяющей надежду на ощутимое улучшение работы систем общественного транспорта в ближайшем будущем можно назвать динамику в части регулирования пассажирских перевозок. Общее число маршрутов, работающих на принципах нерегулируемого тарифа, сократилось за год с 34,2 до 29,9%. Особое внимание к этому показателю приковано с середины 2022 г., когда в соответствии с изменениями регулирующего регулярные перевозки пассажиров Ф3 № 220 такие маршруты фактически стало невозможным отменить до окончания срока действия свидетельства. Такое ограничение фактически консервирует транспортные системы, оставляя микроскопические «окна возможности» для оптимизации маршрутных сетей периодичностью раз в 3-5 лет, что особенно негативно сказывается на системах общественного транспорта, уже находящихся в критическом состоянии и не располагающих запасом на ещё пять лет застоя.

Количество разнотипных выделенных полос безрельсовых видов транспорта демонстрирует значительный рост: за год их протяженность выросла на 67 км и достигла рекордных 772 км в однопутном исчислении. Процент обособления трамвайных путей также увеличился и преодолел за год диапазон от 81,8% до 84,6%. При этом масштаб условий приоритета нельзя назвать достаточным: доля транспортной работы по выделенным полосам совокупно по всем видам транспорта уменьшилась на 0,2% и составила всего 9,5%.

Ценовая политика продолжает свой разбег: за год стоимость проезда поднялась в среднем на 3 с лишним рубля – от 27,7 до 31,8 рублей (рост на 15%). Оплата картами позволяет экономить, но здесь также наблюдается значимый рост: с 26,0 до 29,6 рублей (+14%). Рост среднедушевых доходов населения при этом составил порядка 28,7%. Отставание роста стоимости проезда при этом ставит в опасное положение предприятия-перевозчики. Своевременная индексация стоимости проезда в пределах социально обоснованных норм могла бы значительно поспособствовать в поддержании заработной платы персонала, хотя напомним, что в современной парадигме эффективность общественного транспорта лежит совсем не только (или, как минимум, не столько) в непосредственно собираемой проездной выручке.



Стоимость проездного билета растет вместе с покрытием маршрутной сети. Среднестатистический общегражданский месячный проездной билет (при всем многообразии существующих в городах страны) по итогам прошедшего года стал стоить 1852 рубля и доступен к использованию на 62% маршрутов, годом ранее его цена и покрытие составляли 1724 рубля и 60% соответственно.

С большим опасением коллектив исследователей смотрит на продолжающийся со времен пандемийных ограничений тренд на увеличение интервалов движения. В этом году среднестатистический интервал на городских маршрутах прибавил еще 30 секунд и достиг психологического рубежа в 20 минут. Совокупный поток маршрутных транспортных средств также становится реже, частота появления любого маршрута на остановке в течение суток выросла: для того, чтобы дождаться транспорта теперь потребуется уже не 1,99, а 2,17 минут.

Работа общественного транспорта в вечернее время при этом также заметно сократилась: количество приходящихся на время с 21:00 и до окончания движения рейсов снизилось с 4,61% до 4,34%. В таких условиях как никогда важной становится возможность не просто узнать расписание движения, но и отследить транспортное средство онлайн. Однако рост числа отображаемых в системе машин медленный и составляет всего 4% за год, достигая сегодня среднего показателя в 35%.

Почти все города обзавелись системой бесконтактной оплаты проезда и транспортной картой различной степени проникновения, однако в большом числе городов тарифное меню по-прежнему ограничено разовым билетом.

Безопасность пассажира на общественном транспорте в последнее время несколько ушла из текущей повестки, уступив внимание более критичным проблемам в непосредственной организации работы маршрутных сетей. Тем не менее, дорожно-транспортные происшествия по-прежнему представляют собой серьезный фактор влияния на стабильность работы и привлекательность пассажирского транспорта общего пользования как такового. Собираемая статистика ДТП несколько изменила свою структуру, начиная с 2022 года, что не позволяет напрямую производить сравнение с данными прошлого года. Тем важнее продемонстрировать и еще раз обратить следующие годовые показатели по городам исследования: общее число происшествий с участием общественного транспорта – 4611 ед., общее число погибших в ДТП с общественным транспортом – 132 человека, общее число пострадавших и раненых – 6241 человек.

Различные меры поддержки общественно транспорта фактически охватили уже все регионы страны, однако в каждом случае возможностями программ помощи пользуются по-разному. Остающийся как никогда актуальным недостаток профессионалов и специалистов на местах часто не позволяет вести самостоятельную плановую работу над улучшением качества сервиса, а также эффективно



привлекать финансовую и технологическую поддержку при проведении организационно-инфраструктурных реформ.

Выведение из тумана перспектив развития общественного транспорта в России по-прежнему требует доработки существующих программ поддержки и расширения спектра механизмов финансирования, а также объектов его приложения. На повестке дня стоит не только приобретение нового подвижного состава, но и развитие отраслевой инфраструктуры. Повышение привлекательности общественного транспорта требует также изменений в нормативно-правовом регулировании и доработки законодательства.

Тем не менее, прошедший год принес значительное оживление состояния систем общественного транспорта в городах России. Ранее осознанная необходимость внедрения новых подходов и решений в управлении все больше реализуется на практике. Часто опытным путем изобретенные в процессе реформирования шаги по улучшению качества систем общественного транспорта, пополняют банк универсальных и специализированных решений, на которые можно ориентироваться при управлении и организации городских пассажирских перевозок.

Неизменно, пожалуй, лишь одно правило: необходимо постоянно совершенствоваться и двигаться вперед.



Вместо заключения

Расширение количества рассматриваемых городов до ста – отличный повод еще раз вспомнить сделанное за прошедшее время и подвести некоторые промежуточные итоги.

Приверженность объективному подходу подталкивает нас год от года к переосмыслению представлений о транспортных системах. Сложно себе представить, чтобы вся многоплановость понимания качественного общественного транспорта как сервиса, будучи единожды определенной упорядоченным набором количественных параметров, сохраняла бы свою монолитность на протяжении продолжительного времени.

Очевидно, что мы все в идеале хотим безусловных и абсолютных решений. Однако подвижность, противоречивость и неоднозначность рассматриваемого предмета исследования требует постоянного поддержания тонкого и сдержанного равновесия в оценках, и... силы воли к поиску компромиссов. Это – путь большого сопротивления, и нам приятно видеть, как резонируют в профессиональном сообществе, среди жителей городов, а также на уровне региональных и муниципальных администраций те представления о достойном уровне обслуживания пассажиров и рациональном месте общественного транспорта в системе городской мобильности, что формируются в процессе работы над Рейтингом.

Убедительным признаком движения в верном направлении служат неподдельный интерес к публикуемым результатам и широкое их обсуждение. Но лучшим вознаграждением для коллектива составителей рейтинга является то, что метрики, рассчитываемые здесь для ранжирования систем общественного транспорта, ложатся в основу реальных преобразований и улучшений на практике. В этом смысле проведенный комплексный анализ транспортных систем буквально представляет собой дорожную карту для развития общественного транспорта по каждому из городов: выявить недочеты и сориентироваться на лучший результат.

Наконец, нам приятно осознавать, что множество разносторонних любительских и профессиональных исследовательских работ следуют в общем фарватере анализа удовлетворенности качеством обслуживания пассажиров общественным транспортом. Но хотелось бы напомнить читателю, что ощущения, хотя их не всегда можно выразить в цифрах, тоже имеют значение. Ориентируясь исключительно на рейтинги, легко перестать замечать множество важных вещей. Давайте будем помнить об этом, и не упускать из виду детали, которые окружают нас.

Рейтинг городов-миллионников

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
1	-	Москва	13,10	19,5	15,9	22,5	19,2	12,4	89,5	-
2	-	Санкт-Петербург	5,60	18,8	14,6	20,0	19,4	10,6	83,5	-
3	1	Пермь	1,03	15,3	15,2	18,7	19,1	9,3	77,6	Сохр.
4	3	Екатеринбург	1,58	14,7	13,5	20,5	15,0	11,5	75,1	Сохр.
5	4	Нижний Новгород	1,24	16,3	16,0	15,1	16,9	7,5	71,8	↑
6	5	Казань	1,31	14,8	11,3	18,2	17,2	9,2	70,7	↓
7	7	Волгоград	1,03	16,7	12,7	18,5	12,8	8,3	68,9	↑
8	8	Самара	1,16	15,9	11,7	18,1	13,8	8,1	67,6	Сохр.
9	15	Красноярск	1,20	13,9	13,5	17,5	14,5	6,8	66,2	↓
10	16	Новосибирск	1,64	15,8	10,6	18,1	13,9	7,4	65,7	↓
11	17	Челябинск	1,18	14,6	13,9	17,7	12,2	7,3	65,7	↓
12	28	Омск	1,11	13,6	11,9	14,9	13,9	4,8	59,0	↓
13	33	Краснодар	1,23	12,0	6,5	18,6	11,8	9,4	58,4	↓
14	34	Ростов-на-Дону	1,14	12,2	8,1	16,1	15,4	6,7	58,4	↓
15	35	Тюмень	0,86	13,2	6,5	13,5	15,1	9,1	57,4	↓
16	55	Уфа	1,18	12,1	8,7	16,5	11,6	4,9	53,8	↓
17	68	Саратов	0,94	12,3	6,3	15,6	10,9	5,8	51,0	↓
18	78	Воронеж	1,05	11,8	6,5	13,5	12,3	4,0	48,0	↓

* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных;
Нов. – новый город, Сохр. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.

Рейтинг крупных городов

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
1	2	Новокузнецк	0,53	14,4	17,0	16,8	18,1	9,9	76,2	Сохр.
2	6	Кемерово	0,55	13,9	13,7	16,7	16,7	8,9	69,9	↑
3	9	Ижевск	0,62	16,1	8,6	19,2	15,7	7,8	67,4	↓
4	11	Ярославль	0,57	15,6	11,8	16,8	14,7	7,9	66,8	↑
5	20	Владивосток	0,63	13,1	12,2	16,1	13,9	6,8	62,1	↑
6	29	Ульяновск	0,63	13,5	9,7	18,0	11,4	6,5	59,0	Сохр.
7	30	Рязань	0,52	13,2	11,6	14,8	13,1	6,3	58,9	↑
8	32	Чебоксары	0,51	14,1	9,5	16,0	12,0	6,9	58,5	↓
9	36	Набережные Челны	0,55	10,6	8,7	16,8	11,6	9,2	56,9	↑
10	38	Севастополь	0,56	13,6	9,4	15,8	12,1	5,8	56,7	↓
11	40	Барнаул	0,69	14,1	8,8	17,9	10,5	5,1	56,4	↓
12	46	Тула	0,54	12,1	8,9	16,0	10,8	7,7	55,5	↓
13	56	Томск	0,57	12,0	7,9	17,1	11,0	5,8	53,7	↓
14	58	Хабаровск	0,62	12,9	5,8	17,2	12,0	5,6	53,5	↓
15	62	Сочи	0,56	12,4	7,5	12,2	12,1	8,3	52,6	↑
16	70	Иркутск	0,61	12,1	9,0	16,0	7,4	6,2	50,7	Сохр.
17	80	Тольятти	0,67	11,9	9,7	11,4	10,4	3,6	47,0	↓
18	86	Махачкала	0,76	12,3	8,7	13,6	5,0	4,5	44,2	↓
19	89	Оренбург	0,55	11,6	8,2	12,1	7,4	4,4	43,6	↓
20	91	Ставрополь	0,55	12,3	6,5	14,5	7,4	2,8	43,5	↓

Рейтинг средних городов

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
1	10	Мурманск	0,27	15,9	11,5	14,9	15,4	9,3	67,1	↑
2	12	Череповец	0,30	15,8	10,8	18,3	13,6	8,1	66,7	Сохр.
3	13	Тверь	0,41	12,3	15,7	13,2	18,6	6,8	66,5	↑
4	14	Южно-Сахалинск	0,19	12,9	16,7	12,4	15,5	8,8	66,3	↑
5	18	Владимир	0,35	15,4	12,5	13,8	14,6	7,7	64,1	↑
6	19	Киров	0,50	13,3	15,0	13,4	16,5	5,9	64,0	↓
7	21	Волжский	0,32	15,6	13,9	16,5	9,4	5,6	60,9	↑
8	22	Курск	0,43	14,1	9,3	14,7	15,6	7,1	60,9	↑
9	23	Кострома	0,27	11,8	13,1	13,4	16,5	6,0	60,7	↑
10	24	Магнитогорск	0,41	11,8	11,8	17,8	11,4	7,7	60,4	↓
11	25	Великий Новгород	0,22	13,2	10,6	13,6	14,1	8,9	60,4	↓
12	26	Петропавловск-Камчатский	0,16	15,1	12,3	11,7	13,9	6,9	59,9	↑
13	27	Нижнекамск	0,24	10,2	14,3	13,8	13,3	8,0	59,6	Нов.
14	31	Сургут	0,41	13,6	14,5	11,1	13,3	6,4	58,9	↑
15	37	Йошкар-Ола	0,29	11,9	10,1	16,7	12,4	5,7	56,7	↑
16	39	Брянск	0,39	12,1	11,6	14,2	11,7	6,9	56,5	↑
17	41	Рыбинск	0,17	13,8	8,2	13,6	13,6	7,2	56,3	Нов.
18	42	Вологда	0,32	11,5	13,3	11,6	15,3	4,5	56,2	↑
19	43	Дзержинск	0,23	13,9	10,4	14,1	11,8	6,0	56,2	Нов.
20	44	Симферополь	0,36	12,1	7,6	16,1	12,1	8,2	56,1	↓
21	45	Норильск	0,18	13,5	10,1	12,3	13,2	6,8	55,9	Нов.
22	47	Калуга	0,36	12,4	9,4	15,3	10,8	7,5	55,5	↑
23	48	Таганрог	0,24	14,5	6,5	15,0	11,0	7,8	54,8	↓
24	49	Липецк	0,49	14,4	6,5	13,9	13,3	6,6	54,7	↓
25	50	Братск	0,22	9,9	7,4	12,8	13,6	11,0	54,6	Нов.
26	51	Смоленск	0,31	13,4	7,3	18,1	9,3	6,5	54,5	↓
27	52	Архангельск	0,30	11,4	8,9	11,7	13,7	8,7	54,5	↑
28	53	Пятигорск	0,21	12,3	8,2	15,3	8,6	9,9	54,4	Нов.

Таблица 5

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
29	54	Улан-Удэ	0,44	13,5	10,8	16,6	6,9	6,5	54,3	↑
30	57	Орёл	0,30	12,9	7,6	14,3	13,1	5,7	53,6	↓
31	59	Бийск	0,19	12,1	6,5	15,5	11,4	8,0	53,5	Нов.
32	60	Калининград	0,49	14,0	6,0	13,1	13,5	6,0	52,6	↓
33	61	Прокопьевск	0,17	12,1	9,3	15,7	9,1	6,3	52,6	Нов.
34	63	Чита	0,33	14,4	6,5	15,4	9,2	6,9	52,4	Сохр.
35	64	Нижевартовск	0,29	12,0	10,8	12,2	12,2	4,9	52,1	↓
36	65	Иваново	0,36	12,1	9,8	15,1	10,2	4,1	51,4	↓
37	66	Нижний Тагил	0,34	13,0	8,5	15,7	6,7	7,4	51,3	↑
38	67	Благовещенск	0,25	12,0	7,8	10,8	13,8	6,8	51,1	↑
39	69	Стерлитамак	0,28	11,7	6,5	15,6	9,7	7,4	50,9	↓
40	71	Сыктывкар	0,23	15,7	6,5	12,4	11,8	4,1	50,5	↓
41	72	Тамбов	0,29	15,4	8,6	9,8	13,0	3,7	50,4	↓
42	73	Псков	0,19	11,5	8,8	10,8	12,4	6,8	50,2	↑
43	74	Новороссийск	0,34	12,0	10,8	15,9	8,9	2,5	50,1	↓
44	75	Петрозаводск	0,24	11,8	8,3	15,3	10,0	4,6	50,1	↑
45	76	Белгород	0,33	14,0	6,5	13,1	11,5	4,3	49,4	↓
46	77	Якутск	0,38	12,1	12,0	11,6	10,2	2,9	48,8	↓
47	79	Курган	0,31	11,8	7,2	11,3	10,4	6,4	47,2	↑
48	81	Ангарск	0,23	11,0	6,0	13,3	10,9	5,0	46,3	Нов.
49	82	Абакан	0,19	12,3	8,5	12,9	8,1	3,7	45,5	↓
50	83	Орск	0,19	12,3	6,5	18,2	5,3	3,2	45,5	Нов.
51	84	Астрахань	0,47	12,3	7,4	12,5	7,5	5,7	45,3	↑
52	85	Старый Оскол	0,25	10,3	6,5	15,2	6,2	6,9	45,2	Нов.
53	87	Пенза	0,49	12,0	6,5	14,7	6,8	4,1	44,1	↑
54	88	Нальчик	0,27	12,3	6,5	12,9	7,9	4,2	43,8	↓
55	90	Саранск	0,34	11,0	7,4	13,1	7,4	4,7	43,6	↓
56	92	Энгельс	0,26	11,4	6,1	14,9	7,8	3,0	43,2	Нов.

Таблица 5

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
57	93	Армавир	0,20	14,7	7,3	14,9	2,2	3,7	42,8	Нов.
58	94	Владикавказ	0,31	12,3	6,5	17,3	2,3	4,3	42,7	Сохр.
59	95	Грозный	0,33	12,0	2,7	12,1	5,2	10,1	42,2	↓
60	96	Комсомольск-на-Амуре	0,24	11,5	6,5	11,9	10,2	1,2	41,4	Нов.
61	97	Шахты	0,22	11,9	6,5	9,1	5,9	5,0	38,5	Нов.
62	98	Балаково	0,18	10,7	7,7	10,1	7,0	2,4	37,9	Нов.
63	99	Уссурийск	0,21	10,6	6,5	9,2	5,6	4,0	35,8	Нов.
64	100	Анапа	0,20	11,4	5,2	9,9	3,9	4,1	34,5	Нов.

Основные показатели, характеризующие качество систем общественного транспорта

Порядковый номер в рейтинге	Город	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*	Численность населения	Годовой пассажиропоток**	Количество трамвайных маршрутов	Количество троллейбусных/электробусных маршрутов	Количество автобусных маршрутов	Количество линий магистрального транспорта	Количество перевозчиков (по ИНН)	Маршрутный коэффициент	Коэффициент прямолинейности маршрутов НОТ	Доля маршрутов, работающих по регулируемому тарифу	Количество трамваев	Средний возраст трамваев	Количество троллейбусов и электробусов	Средний возраст троллейбусов и электробусов	Количество автобусов, всего у перевозчиков	Количество автобусов, всего по Реестру	Количество автобусов БВ и ОБВ по Реестру	Средний возраст автобусов	Доля ТС большой вместимости	Доля ТС с наличием низкого пола	Возраст ТС относительно нормативов	Доля электротранспорта в парке ТС	Доля рабочих ТС в парке
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	1,27	100	-	-	-	-	-	-	-	-	80	100	95	50	100
-	Москва	19,5	15,9	22,5	19,2	12,4	89,5	Сохранение	13,104	3451	35	93	770	190	12	3,67	1,93	99	704	6,8	1361	2,9	7681	5625	4947	5,3	91	94	56	27	93
-	Санкт-Петербург	18,8	14,6	20,0	19,4	10,6	83,5	↑	5,600	1346	39	47	355	101	7	3,96	2,03	100	818	17,8	878	5,8	5593	3915	3236	4,0	88	93	57	30	90
1	Пермь	15,3	15,2	18,7	19,1	9,3	77,6	Сохранение	1,027	187	7	1	77	23	23	3,16	1,75	93	146	14,4	16	0,2	1192	957	702	4,6	77	81	63	14	93
2	Новокузнецк	14,4	17,0	16,8	18,1	9,9	76,2	Сохранение	0,534	73	6	7	43	5	5	3,49	1,82	100	128	17,7	78	8,8	546	293	171	5,4	76	70	70	41	80
3	Екатеринбург	14,7	13,5	20,5	15,0	11,5	75,1	Сохранение	1,583	264	24	15	66	8	9	3,39	1,73	100	459	37,5	232	19,1	1308	1048	317	8,7	58	26	120	40	89
4	Нижний Новгород	16,3	16,0	15,1	16,9	7,5	71,8	↑	1,237	308	10	16	99	8	24	5,69	1,81	74	262	21,3	212	14,4	1726	1237	498	7,1	57	40	95	28	80
5	Казань	14,8	11,3	18,2	17,2	9,2	70,7	↓	1,315	209	9	10	56	3	11	3,33	1,81	100	108	7,7	195	7,5	797	720	686	8,0	97	97	90	30	89
6	Кемерово	13,9	13,7	16,7	16,7	8,9	69,9	↑	0,549	126	5	8	78	3	12	4,45	1,64	100	82	21,4	100	12,2	758	273	255	7,4	96	49	98	40	79
7	Волгоград	16,7	12,7	18,5	12,8	8,3	68,9	↑	1,026	161	13	5	43	10	21	3,30	1,77	69	279	35,8	235	10,2	1291	948	166	9,1	47	36	118	35	76
8	Самара	15,9	11,7	18,1	13,8	8,1	67,6	Сохранение	1,164	144	22	14	66	4	10	3,90	1,74	82	414	35,4	224	19,5	959	923	168	9,5	52	35	126	41	83
9	Ижевск	16,1	8,6	19,2	15,7	7,8	67,4	↓	0,621	175	11	8	38	11	6	3,99	1,72	82	231	39,2	216	25,2	404	490	369	9,0	87	29	128	53	88
10	Мурманск	15,9	11,5	14,9	15,4	9,3	67,1	↑	0,267	42	-	4	25	4	5	3,79	1,77	69	-	-	124	5,8	324	223	82	6,0	59	53	70	36	92
11	Ярославль	15,6	11,8	16,8	14,7	7,9	66,8	↑	0,571	115	4	7	71	15	15	5,57	1,71	94	67	20,7	100	14,4	845	533	121	2,5	41	70	41	24	85
12	Череповец	15,8	10,8	18,3	13,6	8,1	66,7	Сохранение	0,301	70	4	-	30	8	6	3,75	1,86	100	44	12,9	-	-	274	261	181	9,2	74	82	119	14	93
13	Тверь	12,3	15,7	13,2	18,6	6,8	66,5	↑	0,415	83	-	-	30	-	2	3,47	2,29	100	-	-	-	-	471	295	93	3,6	32	97	51	0	99
14	Южно-Сахалинск	12,9	16,7	12,4	15,5	8,8	66,3	↑	0,187	30	-	-	32	1	13	3,20	1,60	97	-	-	-	-	458	259	49	5,8	19	54	83	0	99
15	Красноярск	13,9	13,5	17,5	14,5	6,8	66,2	↓	1,198	198	3	6	48	3	35	4,06	2,05	100	72	22,9	145	6,7	1069	889	495	8,6	64	56	110	20	90
16	Новосибирск	15,8	10,6	18,1	13,9	7,4	65,7	↓	1,635	269	10	13	95	14	64	4,44	1,92	66	168	21,1	301	15,8	1865	1279	537	8,4	58	29	111	27	86
17	Челябинск	14,6	13,9	17,7	12,2	7,3	65,7	↓	1,183	291	14	9	64	7	37	4,75	1,67	66	289	23,0	151	20,2	1834	1406	279	8,7	39	24	117	24	94
18	Владимир	15,4	12,5	13,8	14,6	7,7	64,1	↑	0,349	63	-	7	35	4	8	4,37	1,88	100	-	-	65	14,1	452	230	214	14,5	95	75	189	22	71
19	Киров	13,3	15,0	13,4	16,5	5,9	64,0	↓	0,497	94	-	6	44	1	8	3,62	1,98	100	-	-	83	12,6	634	392	208	7,5	61	34	102	17	86
20	Владивосток	13,1	12,2	16,1	13,9	6,8	62,1	↑	0,628	118	1	3	91	2	11	3,92	1,95	100	15	25,0	12	14,0	865	550	192	6,4	38	53	91	5	79
21	Волжский	15,6	13,9	16,5	9,4	5,6	60,9	↑	0,317	45	7	-	32	2	140	4,16	1,53	69	77	34,3	-	-	599	398	110	12,2	39	22	168	16	94
22	Курск	14,1	9,3	14,7	15,6	7,1	60,9	↑	0,435	72	3	5	53	1	15	5,38	1,74	79	50	24,7	91	8,4	503	454	88	3,6	38	70	52	24	86
23	Кострома	11,8	13,1	13,4	16,5	6,0	60,7	↑	0,266	20	-	-	31	-	3	3,91	1,90	100	-	-	25	13,7	325	283	52	1,9	25	81	30	8	88
24	Магнитогорск	11,8	11,8	17,8	11,4	7,7	60,4	↓	0,409	32	32	-	45	-	10	5,79	1,75	47	198	13,1	-	-	587	773	24	8,0	23	11	96	25	92

* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных; Нов. – новый город, Сохран. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.

** Агрегированные данные преимущественно за период 2019-2022 гг.

Порядковый номер в рейтинге	Город	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*	Численность населения	Годовой пассажиропоток**	Количество трамвайных маршрутов	Количество троллейбусных/электробусных маршрутов	Количество автобусных маршрутов	Количество линий магистрального транспорта	Количество перевозчиков (по ИНН)	Маршрутный коэффициент	Коэффициент прямолинейности маршрутов НОТ	Доля маршрутов, работающих по регулируемому тарифу	Количество трамваев	Средний возраст трамваев	Количество троллейбусов и электробусов	Средний возраст троллейбусов и электробусов	Количество автобусов, всего у перевозчиков	Количество автобусов, всего по Реестру	Количество автобусов БВ и ОБВ по Реестру	Средний возраст автобусов	Доля ТС большой вместимости	Доля ТС с наличием низкого пола	Возраст ТС относительно нормативов	Доля электротранспорта в парке ТС	Доля рабочих ТС в парке
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	1,27	100	-	-	-	-	-	-	-	-	80	100	95	50	100
25	Великий Новгород	13,2	10,6	13,6	14,1	8,9	60,4	↓	0,223	30	-	3	39	1	3	4,09	1,82	100	-	-	31	17,4	343	158	134	9,6	87	63	132	16	92
26	Петропавловск-Камчатский	15,1	12,3	11,7	13,9	6,9	59,9	↑	0,163	27	-	-	30	3	6	3,21	1,74	100	-	-	-	-	350	182	130	12,0	71	23	171	0	92
27	Нижнекамск	10,2	14,3	13,8	13,3	8,0	59,6	Нов.	0,241	11	4	-	10	-	3	2,42	2,16	100	52	29,6	-	-	220	86	37	8,2	64	46	113	38	82
28	Омск	13,6	11,9	14,9	13,9	4,8	59,0	↓	1,111	210	6	8	100	3	45	5,42	1,86	59	93	18,2	184	8,5	1445	1639	280	5,0	29	38	67	16	94
29	Ульяновск	13,5	9,7	18,0	11,4	6,5	59,0	Сохр.	0,635	69	12	10	64	1	17	4,47	1,91	62	188	26,6	68	14,0	1243	1190	9	8,2	18	16	111	18	93
30	Рязань	13,2	11,6	14,8	13,1	6,3	58,9	↑	0,523	56	-	9	41	1	22	4,37	2,03	52	-	-	129	13,9	657	532	101	6,8	35	66	93	20	87
31	Сургут	13,6	14,5	11,1	13,3	6,4	58,9	↑	0,407	28	-	-	37	1	8	3,15	2,09	81	-	-	-	-	386	250	122	10,2	49	65	145	0	94
32	Чебоксары	14,1	9,5	16,0	12,0	6,9	58,5	↓	0,506	90	-	17	23	1	14	4,33	2,20	100	-	-	241	13,1	505	261	41	7,0	56	27	88	48	93
33	Краснодар	12,0	6,5	18,6	11,8	9,4	58,4	↓	1,226	135	16	12	90	-	23	4,06	1,77	4	290	21,6	216	12,1	1651	1097	59	10,6	35	25	131	32	95
34	Ростов-на-Дону	12,2	8,1	16,1	15,4	6,7	58,4	↓	1,136	150	5	11	90	-	12	4,66	1,50	100	46	13,7	70	11,1	1113	847	550	6,5	69	74	89	12	86
35	Тюмень	13,2	6,5	13,5	15,1	9,1	57,4	↓	0,856	117	-	-	99	2	7	4,08	1,85	100	-	-	1	4,5	1272	1071	473	6,0	44	66	85	0	92
36	Набережные Челны	10,6	8,7	16,8	11,6	9,2	56,9	↑	0,546	80	11	-	23	-	5	4,81	1,86	100	107	29,3	-	-	683	269	-	8,2	28	19	114	28	94
37	Йошкар-Ола	11,9	10,1	16,7	12,4	5,7	56,7	↑	0,294	22	-	11	18	-	11	3,34	1,73	0	-	-	107	26,2	412	411	-	8,0	21	14	118	21	97
38	Севастополь	13,6	9,4	15,8	12,1	5,8	56,7	↓	0,558	82	-	17	90	3	6	4,76	2,04	100	-	-	313	9,0	748	749	96	9,0	39	47	104	30	69
39	Брянск	12,1	11,6	14,2	11,7	6,9	56,5	↑	0,392	30	-	8	53	-	17	5,17	2,43	74	-	-	120	5,8	778	779	37	8,9	17	37	115	13	97
40	Барнаул	14,1	8,8	17,9	10,5	5,1	56,4	↓	0,690	80	8	3	50	3	29	3,78	1,80	67	245	35,3	57	17,4	1058	671	141	13,6	46	15	176	31	83
41	Рыбинск	13,8	8,2	13,6	13,6	7,2	56,3	Нов.	0,174	26	-	4	21	1	5	3,06	2,17	92	-	-	70	14,0	147	86	35	8,6	67	48	106	45	78
42	Вологда	11,5	13,3	11,6	15,3	4,5	56,2	↑	0,318	66	-	1	29	-	8	3,10	1,61	37	-	-	15	12,6	301	204	179	9,2	89	76	128	7	78
43	Дзержинск	13,9	10,4	14,1	11,8	6,0	56,2	Нов.	0,227	27	-	4	19	2	5	2,21	2,10	43	-	-	50	15,5	179	155	22	6,8	35	44	93	24	87
44	Симферополь	12,1	7,6	16,1	12,1	8,2	56,1	↓	0,357	39	-	12	55	-	15	4,79	1,72	100	-	-	172	9,2	997	417	26	8,6	34	49	112	29	82
45	Норильск	13,5	10,1	12,3	13,2	6,8	55,9	Нов.	0,175	19	-	-	29	2	6	2,56	5,72	86	-	-	-	-	357	215	152	8,2	71	68	117	0	93
46	Тула	12,1	8,9	16,0	10,8	7,7	55,5	↓	0,543	137	10	5	76	1	14	3,63	1,68	70	110	15,9	100	12,0	1791	1104	67	10,4	21	29	139	16	93
47	Калуга	12,4	9,4	15,3	10,8	7,5	55,5	↑	0,355	52	-	10	63	3	8	4,39	1,48	52	-	-	89	14,9	731	667	109	8,4	26	32	114	12	81
48	Таганрог	14,5	6,5	15,0	11,0	7,8	54,8	↓	0,242	43	9	0	31	1	8	3,26	1,56	53	58	3,0	14	8,6	347	257	20	12,1	28	32	146	22	80
49	Липецк	14,4	6,5	13,9	13,3	6,6	54,7	↓	0,490	65	1	-	65	5	20	4,47	2,09	100	66	21,8	5	5,5	764	407	327	13,0	83	65	176	15	81
50	Братск	9,9	7,4	12,8	13,6	11,0	54,6	Нов.	0,221	22	-	9	42	-	7	3,30	2,24	71	-	-	91	9,3	280	131	15	7,9	48	32	96	41	93

* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных; Нов. – новый город, Сохр. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.

** Агрегированные данные преимущественно за период 2019-2022 гг.

Порядковый номер в рейтинге	Город	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*	Численность населения	Годовой пассажиропоток**	Количество трамвайных маршрутов	Количество троллейбусных/электробусных маршрутов	Количество автобусных маршрутов	Количество линий магистрального транспорта	Количество перевозчиков (по ИНН)	Маршрутный коэффициент	Коэффициент прямолинейности маршрутов НОТ	Доля маршрутов, работающих по регулируемому тарифу	Количество трамваев	Средний возраст трамваев	Количество троллейбусов и электробусов	Средний возраст троллейбусов и электробусов	Количество автобусов, всего у перевозчиков	Количество автобусов, всего по Реестру	Количество автобусов БВ и ОБВ по Реестру	Средний возраст автобусов	Доля ТС большой вместимости	Доля ТС с наличием низкого пола	Возраст ТС относительно нормативов	Доля электротранспорта в парке ТС	Доля рабочих ТС в парке
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	1,27	100	-	-	-	-	-	-	-	-	80	100	95	50	100
51	Смоленск	13,4	7,3	18,1	9,3	6,5	54,5	↓	0,313	36	4	4	57	1	9	4,67	1,70	46	65	21,1	79	16,5	482	562	26	7,5	24	21	100	23	88
52	Архангельск	11,4	8,9	11,7	13,7	8,7	54,5	↑	0,303	30	-	-	30	-	6	3,21	1,61	100	-	-	-	-	282	219	-	2,3	0	94	33	0	96
53	Пятигорск	12,3	8,2	15,3	8,6	9,9	54,4	Нов.	0,213	26	7	-	21	-	6	2,58	2,08	100	63	34,6	-	-	204	150	-	7,4	30	2	108	30	97
54	Улан-Удэ	13,5	10,8	16,6	6,9	6,5	54,3	↑	0,436	77	6	-	57	2	26	5,03	2,13	87	72	19,6	-	-	1711	746	29	11,2	12	11	156	9	98
55	Уфа	12,1	8,7	16,5	11,6	4,9	53,8	↓	1,181	234	6	9	59	1	12	3,82	1,94	59	128	33,9	181	13,6	2166	1682	296	8,1	30	39	113	16	64
56	Томск	12,0	7,9	17,1	11,0	5,8	53,7	↓	0,572	25	5	6	19	-	11	3,17	2,67	100	44	22,6	95	14,3	479	378	-	6,3	27	32	86	27	90
57	Орел	12,9	7,6	14,3	13,1	5,7	53,6	↓	0,297	45	1	4	31	1	19	4,54	1,62	97	70	39,2	39	15,0	623	273	87	7,6	51	23	109	29	86
58	Хабаровск	12,9	5,8	17,2	12,0	5,6	53,5	↓	0,617	63	3	2	52	2	31	3,73	1,68	25	54	27,3	71	12,3	723	585	330	10,0	64	44	133	18	87
59	Бийск	12,1	6,5	15,5	11,4	8,0	53,5	Нов.	0,190	36	7	-	28	-	7	3,68	1,86	100	93	33,9	-	-	215	222	-	10,7	30	3	141	30	92
60	Калининград	14,0	6,0	13,1	13,5	6,0	52,6	↓	0,490	199	2	3	46	3	15	3,52	1,88	100	34	21,7	43	13,9	633	434	257	12,8	65	45	170	15	89
61	Прокопьевск	12,1	9,3	15,7	9,1	6,3	52,6	Нов.	0,175	29	4	-	19	-	6	2,67	1,94	52	45	24,3	-	-	161	101	3	10,5	33	12	135	31	83
62	Сочи	12,4	7,5	12,2	12,1	8,3	52,6	↑	0,562	74	-	-	102	1	7	2,84	2,39	56	-	-	1	4,5	1236	672	87	9,5	13	54	135	0	91
63	Чита	14,4	6,5	15,4	9,2	6,9	52,4	Сохр.	0,334	56	-	4	33	4	39	3,43	1,93	41	-	-	119	7,1	654	529	-	8,8	18	22	112	18	94
64	Нижневартовск	12,0	10,8	12,2	12,2	4,9	52,1	↓	0,287	13	-	-	28	-	21	3,76	1,98	75	-	-	-	-	534	188	65	10,8	35	34	155	0	91
65	Иваново	12,1	9,8	15,1	10,2	4,1	51,4	↓	0,361	74	-	11	26	-	15	4,10	1,99	30	-	-	110	14,7	693	371	3	10,0	23	10	133	23	99
66	Нижний Тагил	13,0	8,5	15,7	6,7	7,4	51,3	↑	0,337	110	10	-	42	2	5	3,89	2,03	100	101	10,3	-	-	657	381	-	12,7	21	10	161	21	68
67	Благовещенск	12,0	7,8	10,8	13,8	6,8	51,1	↑	0,246	30	-	-	29	-	11	2,56	1,74	100	-	-	-	-	281	161	82	4,6	51	65	66	0	77
68	Саратов	12,3	6,3	15,6	10,9	5,8	51,0	↓	0,942	134	4	12	104	1	39	3,22	1,67	24	186	29,2	197	7,6	1361	1026	265	9,2	46	29	117	27	88
69	Стерлитамак	11,7	6,5	15,6	9,7	7,4	50,9	↓	0,279	31	-	13	21	-	4	4,25	2,29	62	-	-	106	16,3	296	379	25	7,1	27	19	96	26	86
70	Иркутск	12,1	9,0	16,0	7,4	6,2	50,7	Сохр.	0,611	50	7	10	73	2	42	5,19	1,84	58	74	27,0	73	12,7	1767	900	192	11,2	32	12	153	14	89
71	Сыктывкар	15,7	6,5	12,4	11,8	4,1	50,5	↓	0,233	36	-	-	34	3	15	3,03	1,67	100	-	-	-	-	339	318	150	9,2	47	35	131	0	83
72	Тамбов	15,4	8,6	9,8	13,0	3,7	50,4	↓	0,291	39	-	2	61	3	10	5,86	2,01	98	-	-	12	12,5	320	319	204	10,4	65	41	145	4	93
73	Псков	11,5	8,8	10,8	12,4	6,8	50,2	↑	0,189	19	-	-	25	-	4	2,89	1,69	76	-	-	-	-	249	132	96	9,9	73	55	142	0	88
74	Новороссийск	12,0	10,8	15,9	8,9	2,5	50,1	↓	0,342	17	-	7	48	-	113	4,38	1,71	13	-	-	40	10,5	829	525	-	10,9	7	7	151	7	89
75	Петрозаводск	11,8	8,3	15,3	10,0	4,6	50,1	↑	0,236	15	-	6	17	-	10	3,68	1,86	26	-	-	54	9,1	278	318	-	8,9	15	20	114	16	86
76	Белгород	14,0	6,5	13,1	11,5	4,3	49,4	↓	0,334	60	-	-	102	2	5	3,03	1,92	100	-	-	-	-	589	409	167	6,7	41	46	95	0	97
77	Якутск	12,1	12,0	11,6	10,2	2,9	48,8	↓	0,379	29	-	-	31	-	18	2,46	2,59	35	-	-	-	-	684	324	27	10,0	8	14	143	0	73
78	Воронеж	11,8	6,5	13,5	12,3	4,0	48,0	↓	1,052	126	-	3	81	-	13	4,00	1,80	100	-	-	47	12,8	1334	1228	312	6,3	28	41	89	4	89

* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных;
Нов. – новый город, Сохр. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.

** Агрегированные данные преимущественно за период 2019-2022 гг.

Порядковый номер в рейтинге	Город	Физическая доступность	Ценовая доступность	Функциональность транспортной сети	Комфорт и удобство	Устойчивое развитие и безопасность	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*	Численность населения	Годовой пассажиропоток**	Количество трамвайных маршрутов	Количество троллейбусных/электробусных маршрутов	Количество автобусных маршрутов	Количество линий магистрального транспорта	Количество перевозчиков (по ИНН)	Маршрутный коэффициент	Коэффициент прямолинейности маршрутов НОТ	Доля маршрутов, работающих по регулируемому тарифу	Количество трамваев	Средний возраст трамваев	Количество троллейбусов и электробусов	Средний возраст троллейбусов и электробусов	Количество автобусов, всего у перевозчиков	Количество автобусов, всего по Реестру	Количество автобусов БВ и ОБВ по Реестру	Средний возраст автобусов	Доля ТС большой вместимости	Доля ТС с наличием низкого пола	Возраст ТС относительно нормативов	Доля электротранспорта в парке ТС	Доля рабочих ТС в парке
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	млн чел.	млн пас.	ед.	ед.	ед.	ед.	ед.	-	-	%	ед.	лет	ед.	лет	ед.	ед.	ед.	лет	%	%	%	%	%
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	-	-	-	-	-	-	4,0	1,27	100	-	-	-	-	-	-	-	-	80	100	95	50	100	
79	Курган	11,8	7,2	11,3	10,4	6,4	47,2	↑	0,306	25	-	-	54	-	17	4,65	2,01	72	-	-	-	-	498	336	22	6,8	7	22	97	0	87
80	Тольятти	11,9	9,7	11,4	10,4	3,6	47,0	↓	0,675	70	-	11	75	-	13	6,03	2,07	47	-	-	74	8,8	940	655	275	10,3	48	35	139	10	96
81	Ангарск	11,0	6,0	13,3	10,9	5,0	46,3	Нов.	0,230	23	5	-	16	-	5	2,16	1,74	24	50	27,7	-	-	277	164	-	12,3	23	3	163	23	87
82	Абакан	12,3	8,5	12,9	8,1	3,7	45,5	↓	0,185	19	-	11	29	-	35	4,32	1,83	73	-	-	27	14,5	375	142	-	12,6	16	2	173	16	90
83	Орск	12,3	6,5	18,2	5,3	3,2	45,5	Нов.	0,191	25	6	-	34	-	46	3,41	1,88	65	58	35,0	-	-	890	817	4	15,2	7	1	211	7	95
84	Астрахань	12,3	7,4	12,5	7,5	5,7	45,3	↑	0,469	29	-	-	63	-	226	4,77	1,74	19	-	-	-	-	1210	1092	-	9,4	0	21	135	0	99
85	Старый Оскол	10,3	6,5	15,2	6,2	6,9	45,2	Нов.	0,252	25	2	-	72	-	4	3,07	1,69	0	78	35,6	-	-	289	411	1	7,5	16	1	109	21	98
86	Махачкала	12,3	8,7	13,6	5,0	4,5	44,2	↓	0,760	113	-	3	58	-	11	3,83	1,76	7	-	-	26	12,7	2392	2096	20	15,2	2	2	215	1	98
87	Пенза	12,0	6,5	14,7	6,8	4,1	44,1	↑	0,492	50	-	7	47	-	15	4,51	1,81	13	-	-	106	7,9	858	926	117	11,9	22	26	156	11	92
88	Нальчик	12,3	6,5	12,9	7,9	4,2	43,8	↓	0,272	30	-	1	31	-	10	2,76	1,71	3	-	-	10	9,2	940	749	16	9,9	3	5	140	1	96
89	Оренбург	11,6	8,2	12,1	7,4	4,4	43,6	↓	0,553	180	-	2	55	-	23	3,63	2,47	33	-	-	40	13,6	1131	1359	239	11,2	20	18	157	3	96
90	Саранск	11,0	7,4	13,1	7,4	4,7	43,6	↓	0,341	29	-	8	34	-	11	4,65	2,22	38	-	-	73	11,0	428	520	49	7,5	21	26	100	15	87
91	Ставрополь	12,3	6,5	14,5	7,4	2,8	43,5	↓	0,550	60	-	6	37	-	133	3,75	1,93	23	-	-	68	15,1	953	923	7	7,4	8	27	104	7	95
92	Энгельс	11,4	6,1	14,9	7,8	3,0	43,2	Нов.	0,261	27	-	2	44	-	24	3,20	1,81	2	-	-	33	12,6	401	289	2	7,3	11	21	102	10	95
93	Армавир	14,7	7,3	14,9	2,2	3,7	42,8	Нов.	0,204	19	-	3	25	1	6	2,42	1,87	11	-	-	27	18,4	460	276	-	15,0	9	0	208	9	71
94	Владикавказ	12,3	6,5	17,3	2,3	4,3	42,7	Сохр.	0,310	64	6	-	41	-	22	3,75	2,22	0	41	12,9	-	-	798	1488	-	14,9	3	4	205	5	98
95	Грозный	12,0	2,7	12,1	5,2	10,1	42,2	↓	0,331	11	-	-	42	-	4	2,20	1,75	79	-	-	-	-	1005	457	-	5,5	0	8	79	0	100
96	Комсомольск-на-Амуре	11,5	6,5	11,9	10,2	1,2	41,4	Нов.	0,236	18	-	-	24	-	11	2,14	2,02	0	32	34,8	-	-	208	146	81	13,6	63	25	184	18	84
97	Шахты	11,9	6,5	9,1	5,9	5,0	38,5	Нов.	0,222	23	-	-	46	-	3	4,52	1,53	0	-	-	-	-	150	136	-	6,6	0	1	94	0	92
98	Балаково	10,7	7,7	10,1	7,0	2,4	37,9	Нов.	0,183	30	-	6	25	-	27	2,31	4,08	71	-	-	63	17,7	225	232	-	11,5	21	10	148	22	80
99	Уссурийск	10,6	6,5	9,2	5,6	4,0	35,8	Нов.	0,205	25	-	-	66	-	10	3,17	1,80	0	-	-	-	-	127	146	83	13,4	57	5	191	0	97
100	Анапа	11,4	5,2	9,9	3,9	4,1	34,5	Нов.	0,204	34	-	-	36	-	9	3,01	2,87	0	-	-	-	-	526	327	-	13,3	0	5	191	0	87

* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных;
Нов. – новый город, Сохр. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.

** Агрегированные данные преимущественно за период 2019-2022 гг.

Основные показатели, характеризующие качество систем общественного транспорта

Порядковый номер в рейтинге	Город	Длина трамвайных путей	Длина действующих трамвайных путей	Длина троллейбусной контактной сети*	Длина действующей троллейбусной контактной сети**	Коэффициент использования трамвайной сети	Коэффициент использования троллейбусной сети	Доля работы автобуса по инфраструктуре ГЭТ	Длина выделенных полос нерельсового ОТ	Процент обособления трамвайных путей	Доля транспортной работы с приоритетом	Доля сегментов в режиме загрузки выше среднего	Среднее время ожидания ТС на остановке	Среднее время ожидания маршрута на остановке	Доля вечерних рейсов после 21:00 и до окончания движения	СОТ	Средняя стоимость разового билета	Средняя стоимость билета при оплате картой***	Стоимость проездного билета****	Процент маршрутов НОТ в системе проездного билета	Стоимость пересадочного билета	Процент маршрутов НОТ в системе пересадочного билета	Наличие транспортной карты	Наличие единого портала общественного транспорта	Наличие транспортного приложения	Наличие сайтов крупных перевозчиков	Доля ТС, отслеживаемая в режиме online	Наличие сайта с расписаниями движения	Схемы маршрутов	Фирменный стиль ОТ
-	Референтные значения	-	-	-	-	100,0	100,0	50,0	-	100,0	30,0	0,0	2,5	6,0	8,0	-	-	-	-	100	-	100	✓	✓	✓	✓	85	✓	✓	✓
-	Москва	177,6	166,1	662,1	662,1	93,5	100,0	30,8	757,8	82,4	31,8	6,2	1,8	4,4	11,3	88,0	65,0	54,0	3240	100	81	100	✓	✓	✓	✓	66	✓	✓	✓
-	Санкт-Петербург	232,8	212,5	329,3	299,6	91,3	91,0	63,0	77,4	65,7	12,7	3,9	1,8	6,6	12,2	66,8	65,0	44,0	3665**	100	54	100	✓	✓	✓	✓	66	✓	✓	✓
1	Пермь	49,4	34,1	13,9	13,9	69,0	100,0	62,4	27,3	96,0	13,3	2,9	2,0	7,5	6,8	38,0	35,0	35,0	1785	93	53	93	✓	✓	✓	✓	69	✓	✓	✓
2	Новокузнецк	45,4	30,9	46,7	44,1	67,9	94,6	64,2	0,0	94,6	10,3	0,4	3,0	10,1	8,3	36,4	32,0	27,0	1500	100	27	100	✓	✓	✓	-	71	✓	✓	✓
3	Екатеринбург	86,8	86,6	80,7	77,5	99,8	96,0	46,8	20,4	95,8	22,8	1,1	2,5	9,4	6,6	46,6	33,0	31,0	2500	99	62	99	✓	-	✓	✓	52	2/3	✓	✓
4	Нижний Новгород	76,1	55,6	102,7	86,8	73,1	84,5	73,3	9,1	75,1	7,2	8,6	1,6	9,1	4,9	43,3	35,0	30,0	2300	99	30	99	✓	✓	✓	✓	45	✓	✓	✓
5	Казань	63,3	61,0	85,3	72,3	96,4	84,8	63,0	182,6	87,6	54,5	5,3	2,2	7,4	2,6	44,9	36,0	35,0	3100	100	45	25	✓	✓	✓	✓	62	✓	1/2	✓
6	Кемерово	42,3	36,4	47,6	45,3	85,9	95,1	60,9	9,5	99,6	22,8	1,8	3,7	16,8	4,9	36,4	32,0	27,0	1500	100	-	-	✓	✓	✓	-	90	✓	1/2	2/3
7	Волгоград	60,9	59,2	64,2	62,8	97,3	97,9	65,5	17,0	96,9	16,2	8,0	1,8	6,2	4,0	32,6	31,3	25,8	1800	69	35	69	✓	-	✓	✓	19	1/2	✓	1/3
8	Самара	70,5	65,9	67,5	60,8	93,5	90,1	66,8	11,8	65,2	11,3	6,4	1,6	9,3	3,5	38,0	38,0	35,5	2175	82	-	-	✓	✓	✓	-	38	3/4	✓	1/2
9	Ижевск	32,1	31,8	48,4	45,1	99,1	93,3	44,4	14,5	99,4	25,9	4,4	2,1	8,6	4,9	34,3	31,0	30,0	3963**	82	30	33	✓	✓	✓	✓	48	✓	✓	✓
10	Мурманск	-	-	29,9	27,7	-	92,7	61,9	0,0	-	0,0	11,9	1,9	9,1	5,7	75,7	40,0	37,0	1850	69	-	-	✓	✓	-	✓	46	✓	✓	1/2
11	Ярославль	19,6	19,3	45,7	41,9	98,3	91,7	74,0	2,4	100,0	6,1	10,3	1,4	7,8	7,2	39,1	32,0	32,0	2200	94	-	-	✓	✓	✓	✓	30	✓	1/2	✓
12	Череповец	12,8	12,4	-	-	96,3	-	67,6	6,0	88,6	13,9	1,3	2,5	9,1	5,6	35,9	35,5	32,5	2770	100	-	-	✓	-	-	✓	53	1/2	3/4	-
13	Тверь	-	-	-	-	-	-	-	0,0	86,6	0,0	0,5	2,7	11,5	5,5	34,7	35,0	30,0	1670	100	50	100	✓	✓	✓	✓	72	✓	✓	✓
14	Южно-Сахалинск	-	-	-	-	-	-	-	6,9	-	4,4	0,9	2,9	11,3	2,9	75,4	32,0	30,0	1800	100	30	100	✓	-	-	✓	69	✓	-	1/2
15	Красноярск	22,9	17,9	59,4	52,7	78,0	88,8	80,7	54,9	89,0	21,5	5,7	1,7	6,8	5,2	44,6	35,4	35,4	1800	100	-	-	✓	✓	✓	-	75	-	3/4	✓
16	Новосибирск	64,8	63,8	114,5	108,1	98,5	94,4	64,3	44,0	89,8	14,4	6,6	1,6	7,6	4,5	42,5	34,4	33,7	2650	66	30	33	✓	✓	✓	✓	59	✓	3/4	-
17	Челябинск	65,8	64,7	83,2	65,0	98,4	78,2	69,2	29,7	97,6	23,2	6,8	1,6	9,0	5,2	35,9	34,2	30,3	1200	66	28	66	✓	-	-	✓	25	2/3	3/4	1/2
18	Владимир	-	-	33,8	28,2	-	83,3	76,8	0,2	-	0,4	2,7	2,3	11,7	5,1	34,2	30,0	27,8	1900	100	-	-	✓	-	-	✓	69	✓	✓	1/2
19	Киров	-	-	41,5	35,8	-	86,1	77,0	0,0	-	0,0	2,7	2,3	9,0	2,0	34,9	30,0	30,0	2000	100	40	100	✓	✓	✓	-	68	✓	✓	1/4
20	Владивосток	5,3	5,3	12,8	10,0	100,0	77,8	84,5	2,7	100,0	4,5	3,6	2,1	9,2	3,8	45,6	39,7	31,8	1920**	100	48	6	✓	-	-	-	67	✓	3/4	1/2
21	Волжский	30,2	28,4	-	-	94,0	-	60,4	0,0	100,0	5,9	8,8	1,8	9,8	1,8	32,6	30,0	30,0	1500	69	30	69	-	-	✓	✓	18	✓	✓	-
22	Курск	37,6	23,9	35,7	33,0	63,7	92,7	82,4	7,4	83,4	7,2	12,0	1,8	9,8	4,7	38,6	31,0	25,0	-	-	25	79	✓	✓	✓	-	50	✓	✓	1/2
23	Кострома	-	-	25,7	0,0	-	0,0	100,0	1,5	-	1,6	0,7	2,6	9,8	4,0	33,8	35,0	30,0	2700**	100	30	100	✓	✓	-	-	69	✓	✓	1/4
24	Магнитогорск	78,6	78,3	-	-	99,6	-	71,2	0,0	89,7	16,9	3,1	2,2	14,8	4,9	35,9	30,0	30,0	1200	47	30	47	✓	-	✓	✓	14	2/3	3/4	1/4

* Длина контактной сети приведена с учетом демонтированных в 2023 г. участков и участков сети, преодолеваемых троллейбусами и электробусами с помощью автономного хода.

** Или сети, покрытой за счет использования автономного хода, в т.ч. электробусами

*** С учетом максимальной предоставляемой скидки при оплате безналичным способом.

**** Или наиболее широкий тип проездного билета/комбинации проездных билетов

*Наличие вечернего тарифа
** Проездной безлимитный

Порядковый номер в рейтинге	Город	Длина трамвайных путей	Длина действующих трамвайных путей	Длина троллейбусной контактной сети*	Длина действующей троллейбусной контактной сети**	Коэффициент использования трамвайной сети	Коэффициент использования троллейбусной сети	Доля работы автобуса по инфраструктуре ГЭТ	Длина выделенных полос нерельсового ОТ	Процент обособления трамвайных путей	Доля транспортной работы с приоритетом	Доля сегментов в режиме загрузки выше среднего	Среднее время ожидания ТС на остановке	Среднее время ожидания маршрута на остановке	Доля вечерних рейсов после 21:00 и до окончания движения	СОТ	Средняя стоимость разового билета	Средняя стоимость билета при оплате картой***	Стоимость проездного билета****	Процент маршрутов НОТ в системе проездного билета	Стоимость пересадочного билета	Процент маршрутов НОТ в системе пересадочного билета	Наличие транспортной карты	Наличие единого портала общественного транспорта	Наличие транспортного приложения	Наличие сайтов крупных перевозчиков	Доля ТС, отслеживаемая в режиме online	Наличие сайта с расписаниями движения	Схемы маршрутов	Фирменный стиль ОТ
-	Референтные значения	-	-	-	-	100,0	100,0	50,0	-	100,0	30,0	0,0	2,5	6,0	8,0	-	-	-	-	100	-	100	✓	✓	✓	✓	85	✓	✓	✓
25	Великий Новгород	-	-	11,8	10,5	-	88,7	76,9	3,3	-	3,4	0,0	4,1	19,6	5,2	34,8	35,0	33,0	2800	100	-	-	✓	✓	-	-	53	✓	✓	-
26	Петропавловск-Камчатский	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	8,9	2,2	10,0	5,3	76,9	32,0	32,0	2200	100	-	-	✓	-	✓	-	87	✓	✓	-
27	Нижнекамск	29,8	13,3	-	-	44,7	-	39,0	0,0	100,0	24,3	0,0	4,6	11,1	0,6	44,9	30,0	30,0	2300**	100	25	100	✓	-	✓	✓	44	-	✓	-
28	Омск	33,2	31,5	67,1	46,3	95,1	69,0	83,5	8,0	87,8	6,4	12,3	1,4	8,1	1,9	35,5	31,1	28,4	2100	58	25	58	✓	-	✓	✓	39	2/3	3/4	2/3
29	Ульяновск	55,3	54,6	30,3	28,4	98,8	93,7	75,5	2,9	84,3	9,1	5,3	2,2	11,8	2,9	32,4	30,3*	28,7	1960	45	28	51	✓	✓	-	✓	23	✓	1/2	-
30	Рязань	-	-	65,8	55,0	-	83,6	76,0	5,2	-	1,5	9,0	1,5	8,3	5,3	34,4	29,8	28,7	1500	52	38	52	✓	-	-	✓	76	1/2	3/4	-
31	Сургут	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	0,0	3,1	12,8	5,6	68,7	29,1	29,1	1800	81	28	81	✓	-	-	-	61	1/2	✓	-
32	Чебоксары	-	-	80,9	80,4	-	99,4	59,4	18,9	-	11,6	10,0	1,2	6,7	4,9	29,9	30,6	27,6	1215	43	-	-	✓	-	-	✓	72	-	✓	-
33	Краснодар	55,9	55,3	87,7	81,3	99,0	92,6	59,4	22,3	81,7	17,2	5,5	1,8	9,0	6,3	48,6	40,7	40,7	-	-	-	-	✓	-	✓	✓	49	1/2	✓	1/3
34	Ростов-на-Дону	25,1	24,1	86,3	66,5	95,8	77,0	89,3	34,0	37,5	18,0	8,8	1,9	8,9	2,6	40,4	38,2	35,7	2340	25	-	-	✓	✓	✓	✓	54	✓	✓	-
35	Тюмень	-	-	-	-	-	-	-	21,6	-	12,8	4,8	2,2	11,0	1,9	40,2	30,0	29,0	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	74	✓	1/2	✓
36	Набережные Челны	54,4	52,7	-	-	97,0	-	68,1	47,9	100,0	43,9	1,9	2,6	13,1	5,3	44,9	30,0	30,0	1620	32	-	-	✓	-	✓	✓	35	✓	✓	-
37	Йошкар-Ола	-	-	49,0	47,4	-	96,6	70,2	0,2	-	0,2	12,1	1,3	4,6	4,3	27,1	26,9	21,9	1500	55	-	-	✓	-	✓	✓	51	2/3	✓	1/2
38	Севастополь	-	-	62,7	59,4	-	94,7	67,9	3,1	-	3,9	6,1	2,1	12,4	5,9	30,9	30,0	24,0	1470	39	24	4	✓	-	-	✓	27	✓	2/3	-
39	Брянск	-	-	61,0	52,2	-	85,6	91,1	11,5	-	1,4	11,0	1,6	12,2	4,3	35,6	28,5	26,3	1500	74	-	-	✓	-	-	✓	17	3/4	✓	-
40	Барнаул	55,1	52,7	28,1	21,8	95,7	77,7	69,6	4,8	92,3	15,7	5,1	2,2	8,4	2,6	32,7	30,0	26,0	2700	69	-	-	✓	✓	-	✓	60	2/3	1/2	-
41	Рыбинск	-	-	25,6	24,1	-	94,3	57,1	2,1	-	3,4	0,0	3,8	13,4	3,1	39,1	27,7	27,7	3240	68	-	-	✓	✓	✓	✓	27	✓	2/3	-
42	Вологда	-	-	22,7	7,3	-	31,9	88,0	2,4	-	2,1	0,0	3,5	12,4	3,7	35,9	38,2	36,1	2500	100	30	63	✓	-	-	✓	63	✓	✓	-
43	Дзержинск	-	-	21,0	20,8	-	99,4	49,8	0,0	-	0,0	0,2	4,1	10,1	5,3	43,3	30,0	28,9	2300	74	-	-	✓	✓	-	-	31	3/4	1/2	-
44	Симферополь	-	-	78,3	77,9	-	99,5	67,6	3,6	-	2,9	5,7	2,2	11,6	4,7	25,7	30,0	25,0	1530	48	-	-	✓	-	-	✓	6	✓	3/4	-
45	Норильск	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	0,0	3,4	13,0	10,8	44,6	40,8	40,8	3360	86	-	-	✓	-	✓	✓	55	✓	-	1/4
46	Тула	38,1	33,8	29,3	24,8	88,8	84,8	73,7	0,5	53,4	3,9	3,1	2,6	12,2	5,6	37,5	30,0*	24,0	1200	48	-	-	✓	-	-	✓	35	✓	3/4	-
47	Калуга	-	-	55,2	51,4	-	93,1	72,5	0,0	-	0,0	3,4	2,1	10,7	4,6	37,0	25,0	25,0	1000	38	-	-	✓	-	-	✓	13	1/2	✓	1/2
48	Таганрог	20,8	20,8	28,6	0,0	100,0	0,0	80,8	6,2	71,5	9,8	3,8	2,6	9,4	3,8	40,4	34,3	32,8	-	-	-	-	✓	-	-	✓	19	✓	✓	1/2
49	Липецк	31,0	4,8	-	-	15,4	-	75,1	1,4	98,1	1,8	4,8	2,2	12,1	7,0	39,2	32,0	27,0	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	70	✓	3/4	-
50	Братск	-	-	19,7	19,5	-	98,8	42,2	0,0	-	0,0	0,1	4,5	20,0	2,3	40,6	35,2	35,2	4750**	84	-	-	✓	-	-	✓	43	✓	3/4	-

* Длина контактной сети приведена с учетом демонтированных в 2023 г. участков и участков сети, преодолеваемых троллейбусами и электробусами с помощью автономного хода.

** Или сети, покрытой за счет использования автономного хода, в т.ч. электробусами

*** С учетом максимальной предоставляемой скидки при оплате безналичным способом.

**** Или наиболее широкий тип проездного билета/комбинации проездных билетов

*Наличие вечернего тарифа

** Проездной безлимитный

Порядковый номер в рейтинге	Город	Длина трамвайных путей	Длина действующих трамвайных путей	Длина троллейбусной контактной сети*	Длина действующей троллейбусной контактной сети**	Коэффициент использования трамвайной сети	Коэффициент использования троллейбусной сети	Доля работы автобуса по инфраструктуре ГЭТ	Длина выделенных полос нерельсового ОТ	Процент обособления трамвайных путей	Доля транспортной работы с приоритетом	Доля сегментов в режиме загрузки выше среднего	Среднее время ожидания ТС на остановке	Среднее время ожидания маршрута на остановке	Доля вечерних рейсов после 21:00 и до окончания движения	СОТ	Средняя стоимость разового билета	Средняя стоимость билета при оплате картой***	Стоимость проездного билета****	Процент маршрутов НОТ в системе проездного билета	Стоимость пересадочного билета	Процент маршрутов НОТ в системе пересадочного билета	Наличие транспортной карты	Наличие единого портала общественного транспорта	Наличие транспортного приложения	Наличие сайтов крупных перевозчиков	Доля ТС, отслеживаемая в режиме online	Наличие сайта с расписаниями движения	Схемы маршрутов	Фирменный стиль ОТ
		км	км	км	км	%	%	%	км	%	%	%	мин.	мин.	мин.	руб.	руб.	руб.	руб.	%	руб.	%	-	-	-	-	%	-	-	-
-	Референтные значения	-	-	-	-	100,0	100,0	50,0	-	100,0	30,0	0,0	2,5	6,0	8,0	-	-	-	-	100	-	100	✓	✓	✓	✓	85	✓	✓	✓
51	Смоленск	20,2	19,5	13,7	13,7	96,6	100,0	70,6	0,6	69,5	6,2	3,2	2,7	12,7	9,7	33,4	31,6	29,1	1850	12	-	-	✓	-	-	✓	9	1/2	3/4	-
52	Архангельск	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	2,0	2,2	9,9	4,2	48,0	36,0	36,0	2790**	60	-	-	✓	-	✓	-	63	✓	-	✓
53	Пятигорск	21,0	20,8	-	-	98,9	-	32,1	0,0	78,0	10,2	2,1	3,7	12,4	1,6	30,4	26,8	26,8	1380	25	-	-	✓	-	-	✓	16	1/2	1/2	-
54	Улан-Удэ	24,7	24,6	-	-	99,3	-	81,1	0,6	89,7	5,7	12,1	1,5	8,5	2,5	37,3	29,5	29,5	1500	51	30	21	-	-	-	✓	40	1/2	1/2	1/2
55	Уфа	35,3	33,6	100,7	63,8	95,2	63,3	86,9	18,2	88,6	17,3	8,7	1,7	7,8	2,9	36,4	33,2	30,1	-	-	28	62	✓	-	-	✓	18	✓	1/2	1/2
56	Томск	16,5	16,4	42,4	40,5	99,4	95,7	85,0	0,3	86,4	2,7	13,3	1,3	6,2	4,7	37,5	26,3*	26,3	1200	37	-	-	-	✓	✓	-	59	✓	✓	-
57	Орел	17,2	6,8	33,6	24,5	39,9	72,8	87,5	0,3	54,3	3,0	11,8	1,4	7,7	5,2	35,2	25,0	22,0	700	14	-	-	✓	✓	-	-	57	✓	✓	-
58	Хабаровск	33,4	29,4	28,0	16,6	88,1	59,2	80,8	9,0	92,2	10,1	5,7	1,8	6,2	3,8	52,1	41,5*	41,5	2100	9	-	-	✓	-	-	-	42	✓	3/4	-
59	Бийск	32,3	32,0	-	-	99,2	-	52,0	1,1	95,7	15,3	2,1	3,5	17,9	1,5	32,7	29,6	29,6	-	-	-	-	✓	✓	-	-	48	✓	1/2	-
60	Калининград	25,4	14,3	36,4	23,6	56,5	64,9	83,4	0,0	47,0	1,7	3,2	2,2	8,4	5,4	35,6	37,0	28,0	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	65	✓	✓	-
61	Прокопьевск	29,8	29,3	-	-	98,5	-	51,8	0,0	98,6	17,2	0,0	5,1	13,2	3,1	36,4	36,9	34,9	1500	39	-	-	✓	-	-	-	65	1/3	1/2	-
62	Сочи	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	5,9	2,0	3,5	12,8	5,6	48,6	36,2	34,0	1120**	19	-	-	✓	✓	✓	✓	27	✓	✓	-
63	Чита	-	-	20,3	20,3	-	100,0	68,8	0,0	-	0,0	3,5	1,7	7,2	4,6	40,3	33,6	33,6	-	-	-	-	✓	-	-	✓	6	1/2	1/2	1/2
64	Нижневартовск	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-	0,2	0,0	2,4	9,8	4,0	68,7	30,0	29,3	2100	75	-	-	✓	-	-	✓	49	1/2	✓	-
65	Иваново	-	-	67,4	66,3	-	98,4	81,0	2,9	-	2,3	9,9	1,7	9,3	1,8	33,5	28,8	28,8	1245	30	24	30	✓	-	-	✓	30	1/2	3/4	-
66	Нижний Тагил	42,4	36,4	-	-	85,9	-	79,0	0,0	65,1	8,0	3,1	2,6	8,5	5,0	46,6	24,0	24,0	1300	19	24	19	-	-	-	✓	9	✓	1/2	-
67	Благовещенск	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	0,0	3,7	11,6	3,6	46,9	34,0	31,0	2040	21	-	-	✓	-	-	-	81	✓	-	1/2
68	Саратов	54,9	30,0	64,1	63,0	54,7	98,3	68,0	11,0	82,5	6,9	3,0	2,4	10,4	1,1	29,2	30,9	30,3	1521**	13	40	13	✓	-	-	✓	24	1/2	✓	1/3
69	Стерлитамак	-	-	42,7	40,2	-	94,0	65,7	0,0	-	0,0	4,9	1,9	10,1	5,7	36,4	29,9	24,3	-	-	-	-	✓	-	-	✓	24	1/2	1/2	-
70	Иркутск	22,1	21,9	57,4	55,1	99,4	96,1	79,0	8,4	46,5	6,4	5,6	2,2	12,2	3,2	40,6	26,6*	26,6	1500	58	-	-	-	-	-	✓	16	2/3	✓	-
71	Сыктывкар	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	0,2	3,2	10,5	3,7	49,6	27,7	26,8	-	-	-	-	✓	-	✓	-	11	✓	✓	-
72	Тамбов	-	-	34,6	7,2	-	20,7	98,4	0,0	-	0,0	7,6	1,9	15,2	2,8	34,7	27,0	25,0	1440	30	-	-	✓	✓	-	-	28	✓	✓	-
73	Псков	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	0,0	4,3	15,4	5,2	32,8	36,0	33,0	2600	76	-	-	✓	-	-	✓	44	3/4	1/2	-
74	Новоросийск	-	-	32,0	29,7	-	92,8	82,1	0,0	-	0,0	4,4	2,1	10,8	7,5	48,6	33,9	33,9	1560**	78	-	-	✓	-	-	-	32	1/2	✓	-
75	Петрозаводск	-	-	41,0	34,6	-	84,3	75,1	0,1	-	0,1	0,0	2,4	9,4	6,0	47,8	44,7	44,7	2200	26	-	-	✓	-	-	✓	12	1/2	✓	-
76	Белгород	-	-	37,7	0,0	-	0,0	100,0	22,3	-	26,1	3,0	3,5	14,4	3,4	42,7	25,0	20,0	-	-	-	-	-	✓	-	✓	25	✓	✓	✓
77	Якутск	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	0,0	0,6	2,5	8,2	1,3	60,6	40,0	28,0	1200**	100	-	-	✓	-	-	✓	65	-	1/2	1/2
78	Воронеж	-	-	50,4	20,8	-	41,2	96,0	25,8	-	13,2	8,8	1,7	9,2	3,0	40,0	28,0	26,0	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	47	✓	3/4	-

* Длина контактной сети приведена с учетом демонтированных в 2023 г. участков и участков сети, преодолеваемых троллейбусами и электробусами с помощью автономного хода.

** Или сети, покрытой за счет использования автономного хода, в т.ч. электробусами

*** С учетом максимальной предоставляемой скидки при оплате безналичным способом.

**** Или наиболее широкий тип проездного билета/комбинации проездных билетов

*Наличие вечернего тарифа

** Проездной безлимитный

Порядковый номер в рейтинге	Город	Длина трамвайных путей	Длина действующих трамвайных путей	Длина троллейбусной контактной сети*	Длина действующей троллейбусной контактной сети**	Коэффициент использования трамвайной сети	Коэффициент использования троллейбусной сети	Доля работы автобуса по инфраструктуре ГЭТ	Длина выделенных полос нерельсового ОТ	Процент обособления трамвайных путей	Доля транспортной работы с приоритетом	Доля сегментов в режиме загрузки выше среднего	Среднее время ожидания ТС на остановке	Среднее время ожидания маршрута на остановке	Доля вечерних рейсов после 21:00 и до окончания движения	СОТ	Средняя стоимость разового билета	Средняя стоимость билета при оплате картой***	Стоимость проездного билета****	Процент маршрутов НОТ в системе проездного билета	Стоимость пересадочного билета	Процент маршрутов НОТ в системе пересадочного билета	Наличие транспортной карты	Наличие единого портала общественного транспорта	Наличие транспортного приложения	Наличие сайтов крупных перевозчиков	Доля ТС, отслеживаемая в режиме online	Наличие сайта с расписаниями движения	Схемы маршрутов	Фирменный стиль ОТ
		км	км	км	км	%	%	%	км	%	%	%	мин.	мин.	мин.	руб.	руб.	руб.	руб.	%	руб.	%	-	-	-	-	%	-	-	-
-	Референтные значения	-	-	-	-	100,0	100,0	50,0	-	100,0	30,0	0,0	2,5	6,0	8,0	-	-	-	-	100	-	100	✓	✓	✓	✓	85	✓	✓	✓
79	Курган	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	1,9	2,2	11,6	4,0	29,5	32,0	25,0	3000	72	-	-	✓	✓	-	-	61	-	1/2	1/3
80	Тольятти	-	-	102,4	79,1	-	77,2	92,4	0,0	-	0,0	6,5	1,6	18,2	4,0	38,0	35,9	35,9	1890	47	-	-	✓	-	-	-	14	✓	3/4	-
81	Ангарск	29,9	22,6	-	-	75,5	-	78,5	0,0	94,0	6,1	0,2	4,5	11,9	1,3	40,6	42,1	33,6	-	-	-	-	✓	-	-	-	61	✓	1/2	-
82	Абакан	-	-	25,3	24,6	-	97,1	85,0	0,1	-	0,1	1,3	3,1	17,6	3,1	34,6	20,5	20,5	950	28	-	-	✓	-	-	✓	11	✓	3/4	-
83	Орск	34,7	28,9	-	-	83,2	-	92,7	2,4	100,0	5,3	3,0	2,1	10,8	4,1	33,0	26,9	25,6	-	-	-	-	✓	-	-	-	0	1/3	1/2	-
84	Астрахань	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	2,1	15,4	1,2	5,8	1,5	29,9	30,3	28,9	1620**	19	-	-	✓	-	-	-	9	1/4	1/2	1/3
85	Старый Оскол	23,7	23,7	-	-	99,8	-	44,8	0,0	100,0	10,6	1,5	5,5	19,5	2,2	42,7	25,0	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-	23	✓	1/2	-
86	Махачкала	-	-	37,0	21,9	-	59,3	98,7	0,0	-	0,0	14,3	0,9	4,3	9,8	31,4	26,5	26,4	999**	28	40	28	✓	-	-	-	4	-	1/2	-
87	Пенза	-	-	64,1	62,3	-	97,1	87,1	0,8	-	0,4	11,0	1,4	8,6	1,1	32,4	29,9	29,9	-	-	-	-	✓	-	-	-	10	1/2	1/2	1/4
88	Нальчик	-	-	23,2	7,9	-	33,9	95,1	0,0	-	0,0	0,0	3,1	9,7	2,8	30,5	24,8	24,6	-	-	-	-	✓	-	-	-	17	✓	1/2	-
89	Оренбург	-	-	68,8	25,0	-	36,3	97,6	9,7	-	1,4	6,9	1,6	9,0	4,3	33,0	31,5	30,8	1400	14	31	18	✓	-	-	-	4	-	✓	-
90	Саранск	-	-	63,0	44,0	-	69,8	87,3	2,7	-	2,1	8,5	1,5	9,5	2,0	27,3	28,9	28,3	1820	38	-	-	-	-	-	-	31	-	✓	-
91	Ставрополь	-	-	46,7	40,4	-	86,5	84,7	2,4	-	0,9	7,5	1,5	8,3	2,8	30,4	29,0	29,0	-	-	-	-	✓	-	-	✓	6	-	1/2	-
92	Энгельс	-	-	16,5	15,4	-	92,9	88,0	1,5	-	1,0	2,2	2,0	9,7	2,8	29,2	29,9	29,8	1100	2	-	-	✓	-	-	-	9	-	1/2	-
93	Армавир	-	-	15,6	14,5	-	92,9	81,2	0,5	-	0,4	3,5	2,5	8,6	2,9	48,6	32,3	32,3	1560	11	-	-	-	-	-	-	0	-	1/2	-
94	Владикавказ	26,2	25,9	-	-	98,7	-	91,1	0,7	67,0	2,0	17,8	1,0	4,5	6,2	28,3	23,5	23,5	-	-	-	-	-	-	-	✓	1	-	1/2	-
95	Грозный	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	3,6	2,3	5,4	0,0	28,8	33,0	33,0	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	✓	-
96	Комсомольск-на-Амуре	13,4	0,0	-	-	0,0	-	100,0	0,0	89,6	0,0	0,0	4,6	12,6	2,1	52,1	42,3	41,6	-	-	-	-	✓	-	-	-	30	✓	1/2	-
97	Шахты	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	1,4	3,4	17,5	1,6	40,4	35,0	35,0	-	-	-	-	-	-	-	-	54	✓	-	-
98	Балаково	-	-	36,7	21,9	-	59,6	87,8	0,0	-	0,0	2,2	3,2	15,4	0,5	29,2	30,0	27,9	750	19	-	-	✓	-	-	-	0	1/3	1/2	-
99	Уссурийск	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-	1,6	0,2	4,7	26,0	2,3	45,6	40,0	40,0	-	-	-	-	✓	-	-	-	0	-	-	-
100	Анапа	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	8,1	1,1	4,0	15,7	0,9	48,6	30,0*	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	✓	-

* Длина контактной сети приведена с учетом демонтированных в 2023 г. участков и участков сети, преодолеваемых троллейбусами и электробусами с помощью автономного хода.

** Или сети, покрытой за счет использования автономного хода, в т.ч. электробусами

*** С учетом максимальной предоставляемой скидки при оплате безналичным способом.

**** Или наиболее широкий тип проездного билета/комбинации проездных билетов

*Наличие вечернего тарифа

** Проездной безлимитный

Мы собрали и обработали для вас данные этого рейтинга



Владимир Швецов
Генеральный директор



Юрий Сурнин
Руководитель группы планирования общественного транспорта



Всеволод Морозов
Руководитель группы системного анализа мобильности, к.э.н.



Владимир Валдин
Директор по решениям в области общественного транспорта



Вадим Вангородский
Системный аналитик, к.э.н.



Владислав Безукладников
Транспортный инженер



Иван Труфанов
Геоаналитик



Павел Плохов
Руководитель группы визуальных коммуникаций



Алиса Быкова
Специалист по визуализации

ФОТО

Акулинин Александр – стр. 29, 30, 68

Александров Василий – стр. 91

Аристов Андрей – стр. 108

Бёттгер Кристиан – стр. 97

Валдин Владимир – стр. 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 28, 34, 41, 44, 46, 48, 54, 56, 57, 59, 66, 73, 74, 75, 78, 82, 83, 98, 103, 106, 114, 115, 124, 125, 128, 130, 142, 144, 145, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 155

Гершман Аркадий – стр. 76, 77, 111

Дубов Евгений – стр. 52

Кабанов Денис – стр. 112, 120

Климов Константин – стр. 47, 49, 51, 61, 63, 64, 67, 71, 84, 88, 90, 92, 101, 102, 104, 109, 113, 116, 117, 119, 123, 127, 129, 132, 133, 134, 135, 137

Красников Георгий – стр. 31, 32, 33, 37, 86, 94, 122, 126, 139

Кривич Илья – стр. 105

Лобачёв Юрий – стр. 43

Лорсанов Саид-Магомед – стр. 136

Немцев Сергей – стр. 89

Павлова Наталья – стр. 93

Петровский Николай – стр. 38, 141

Пешина Диана – стр. 110

Савин Алексей – стр. 45, 50, 60, 62, 65, 69, 79, 81, 85, 87, 96, 99, 150

Светлов Артём – стр. 140

Сигачев Сергей – стр. 118, 121

Тряпицын Дмитрий – стр. 100

Фурсов Андрей – стр. 35

Шишков Сергей – стр. 36, 138

Администрация г. Южно-Сахалинска – стр. 55, 147

Минтранс Челябинской области – стр. 58, 156

Отдел информационно-аналитической работы Брянской городской администрации – стр. 80

Пресс-служба компании «ПК Транспортные системы» («ПК ТС») – стр. 14, 42, 53, 70, 95

Aleksei Golovanov / shutterstock.com – стр. 40

Annallarionova / pixabay.com – стр. 11

Art Konovalov / shutterstock.com – стр. 146

Essffes / shutterstock.com – стр. 72

ET1972 / shutterstock.com – стр. 107

gOd4ather / shutterstock.com – стр. 131

KURLIN_CaFe / shutterstock.com – стр. 143

publictransport.simetragroup.ru/rating



При использовании информации, представленной в настоящем издании, обязательна ссылка на источник. Воспроизведение любым способом фрагментов издания возможно только по согласованию с авторами.

SIMETRA (ООО «Симетра Групп»)© Все права защищены

SIMETRA

www.simetragroup.ru
www.ritm3.ru
www.tr.ru

191014, Санкт-Петербург
Саперный пер., д. 5а, лит. Б
+7 (812) 702 13 35
spb@simetragroup.ru

101000, Москва
Архангельский пер., д. 10а
+7 (495) 481 29 28
moscow@simetragroup.ru