

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Зимин В.А., Близнюк В.Ю. О проблемах в развитии общественного транспорта в городе Самара и их решении // Human Progress. 2024. Том 10, Вып. 4. С. 2. URL: [http://progress-human.com/images/2024/Tom10\\_4/Zimin.pdf](http://progress-human.com/images/2024/Tom10_4/Zimin.pdf) DOI 10.46320/2073-4506-2024-4a-34.

УДК 656

## **О ПРОБЛЕМАХ В РАЗВИТИИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ САМАРА И ИХ РЕШЕНИИ**

**Зимин Вячеслав Александрович**

доктор политических наук, профессор  
Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королева  
г. Самара, Российская Федерация

**Близнюк Владимир Юрьевич**

студент 4 курса  
Самарский университет государственного управления  
«Международный институт рынка» (АНО ВО Университет МИР)  
г. Самара, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье названы основные проблемы, которые есть в развитии общественного транспорта областного города Самара. Это: загруженность дорог; автобусы, трамваи, троллейбусы в основном старые, что сказывается на надежности и безопасности их эксплуатации. Кроме того они часто менее экономичны и имеют более высокий уровень выбросов. Это не соответствует современным стандартам экономичности. Многие из них также могут не предоставлять комфортабельные условия для пассажиров.

В данной работе предлагается механизм привлечения инвесторов для улучшения транспортной инфраструктуры, снижения экологического воздействия и повышения качества жизни горожан, снижения заторов на дорогах города, повышения мобильности граждан.

Необходима модернизация автомобильных, трамвайных и троллейбусных парков. Нужно обновлять трамвайные пути и остановки, улучшать качество автомобильных дорог, активнее развивать метрополитен в городе.

**Ключевые слова:** общественный транспорт, город Самара, проблемы, решения.

## **Введение**

Общественный транспорт является жизненно важным элементом инфраструктуры городов, обеспечивающим доступность перемещения для всех слоев населения.

Современный мегаполис, такой как Самара, в котором проживает более одного миллиона жителей, сталкивается многочисленными вызовами, связанными с транспортом, включая проблемы загруженности дорог, экологического воздействия, неэффективного использования ресурсов и управления. В этом контексте развитие городского электротранспорта представляется важным направлением, позволяющим снизить загруженность дорожной сети и улучшить качество городской жизни.

Цель данного исследования заключается в разработке механизмов привлечения инвесторов для улучшения транспортной инфраструктуры, снижения экологического воздействия и повышения качества жизни горожан, снижение заторов на дорогах, повышение мобильности граждан.

Для написания работы использовались различные источники информации, методы сбора информации и анализ информации, такие как официальные документы и отчеты, академические исследования, интервью с руководителями Администрации городского округа Самара, статистические данные (транспортные показатели, бюджетные данные), обзор и анализ литературы по смежным темам, включая литературные источники, книги и статьи, качественный анализ, прогнозирование.

## **Основная часть**

Перевозки пассажиров в Самаре осуществляются трамвайным, троллейбусным, автобусным транспортом и метрополитеном.

Компания ООО «Симетра групп» – эксперты в сфере транспортного планирования – провели анализ эффективности транспортных систем в 76 крупных городах России и составили рейтинг качества общественного транспорта. По аналогии с 2020 годом, Москва и Санкт-Петербург были исключены из рейтинга из-за существенных различий в структуре и обеспечении транспортом. Самара заняла седьмое место в рейтинге, но в 2022 году опустилась на восьмое место, в 2023 также заняла восьмое место. Этот ухудшающийся тренд подтверждает, что в данной области требуются изменения и улучшения [9].

Трамваи и автобусы играют ключевую роль в транспортной системе Самары, обслуживая большую часть пассажиров. Троллейбусы и метро, хотя и менее загружены, также являются важными компонентами транспортной инфраструктуры. Для улучшения транспортной системы необходимо инвестировать в развитие и модернизацию инфраструктуры.

По состоянию на 2024 год трамвайная сеть города Самары – одна из крупнейших в России. Три трамвайных депо обслуживают 24 маршрута. Многие трамваи, эксплуатируемые в трамвайных депо Самары, имеют довольно старые годы производства, начиная с 1952 года.

Старые трамваи могут быть подвержены износу, что может сказываться на надежности и безопасности их эксплуатации. Кроме того, они часто менее экономичны и могут иметь более высокий уровень выбросов, что не соответствует современным стандартам экономичности. Многие из них также могут не предоставлять комфортабельные условия для пассажиров. Из 300 трамваев только 12 за последние годы были обновлены. Износ трамвайных путей – почти 50 %, из-за чего на 13 % путей в силу их неудовлетворительного состояния введено ограничение скоростного движения.

С учетом этих факторов, необходима модернизация и обновление трамвайных парков, включая замену устаревших моделей более современными. Модернизация также может включать в себя обновление инфраструктуры, трамвайных путей и остановок, чтобы сделать систему более удобной и доступной для пассажиров.

Важно понимать, что улучшение трамвайной инфраструктуры и транспортной системы охватывает несколько ключевых областей.

Необходимо заменить устаревшие модели на новые. Более экологически чистые и эффективные трамваи могут улучшить качество обслуживания пассажиров. Современные остановочные павильоны обеспечат пассажирам комфортное и безопасное место для ожидания трамвая. Они также добавят красоты в городской ландшафт и могут быть оборудованы информационными табло и рекламными панелями. Системы безопасности на остановках, включая перила и средства контроля доступа, играют важную роль в предотвращении несчастных случаев и обеспечении безопасности пассажиров.

Установка специальных светофоров, которые предоставляют трамваям преимущество при движении на перекрестках, может улучшить пунктуальность и скорость трамвайных маршрутов.

Обновление и реконструкция трамвайных путей и маршрутов также являются важными шагами в модернизации системы. Это включает в себя ремонт и апгрейд инфраструктуры для увеличения комфорта и безопасности пассажиров [10].

Общий подход к модернизации трамвайного движения включает в себя сбалансированное сочетание всех перечисленных аспектов. Это позволяет улучшить общую эффективность трамвайной системы, сделать ее более доступной и привлекательной для пассажиров, а также способствует снижению воздействия на окружающую среду.

Модернизация трамвайного движения способствует обеспечению более устойчивой, безопасной и комфортной транспортной системы в городе.

Троллейбусы в Самаре, представленные в трех разных депо, имеют разнообразную модельную базу, и многие из них относятся к старым поколениям. Старые модели, такие как ЗиУ682, были произведены в период с 1979 по 2008 год, и многие из них все еще находятся в эксплуатации. Также стоит отметить, что в парках троллейбусов есть современные модели, такие как Stadler 321, Тролза-5265.00 «Мегаполис» и ПКТС-6281.00 «Адмирал». Однако их количество ограничено, и большая часть парка состоит из старых троллейбусов. Старые модели имеют недостатки, такие как низкая эффективность, высокий расход энергии и возможные проблемы с безопасностью. Модернизация троллейбусов включает в себя замену устаревших моделей на современные эффективные варианты [5]. Такая модернизация не только улучшит качество общественного транспорта в городе, но также способствует снижению воздействия на окружающую среду и увеличит безопасность пассажиров. Это важный шаг в совершенствовании общественного транспорта в Самаре и укреплении позиции города в развитии устойчивой и современной транспортной системы.

Первая линия метро планировалась с 13 станциями и протяженностью 17,32 км. 26 декабря 1987 года на первом участке Куйбышевского (ныне Самарского) метрополитена было запущено регулярное пассажирское движение. Сегодня метрополитен имеет десять станций, эксплуатационная длина их составляет 12,6 км. Положительно то, что в метро высокая скорость перемещения пассажиров, небольшие интервалы движения, и оно работает до 24-00 часов. В среднем метро перевозит около 8 % от общегородского пассажиропотока [7].

Сложности – высокая стоимость обслуживания одного пассажира при небольшом пассажиропотоке. Необходимо строить новые станции и ветки. А станции строятся долго: «Алабинская» – 7 лет, «Российская» – 15 лет, а «Московская» – 13 лет. Сколько будет строиться следующая станция «Театральная» трудно сказать. Планировали построить в 2024 году, но сроки ее сдачи перенесли. Эти длительные сроки указывают на значительные трудности и затраты, связанные с развитием метрополитена в Самаре. Пассажиропоток бы значительно возрос, если бы линия метрополитена была связана с автовокзалом и железнодорожным вокзалом.

На автобусных перевозках действуют 45 автобусных маршрутов, для ритмичности их работы в бюджете города заложены 883 млн рублей. Но этих средств недостаточно – требуется дополнительно 1,6 млрд рублей. Будет приобретено здесь 30 новых автобусов. Ощущается нехватка кадров – 30 %, а в ТТУ – 35 %.

В 2024 году предусмотрено дополнительное финансирование в размере 3 млрд рублей на ремонт трамвайных путей, закупку новых трехсекционных вагонов и ремонта по 10 трамвайных вагонов с учетом увеличения подвижного состава [1].

Пассажиры городских автобусных маршрутов чаще всего жалуются на несоблюдение графика, техническое состояние подвижного состава. Весьма похожая ситуация с трамваями.

В Самарской области на модернизацию транспорта из областного бюджета в ближайшие три года планируется дополнительно выделить более 11 млрд рублей, в том числе по 2 миллиарда ежегодно на модернизацию системы городского электротранспорта [4].

В настоящее время в сфере общественного транспорта обсуждается ряд проектов государственно-частного партнерства (ГЧМ). Один из таких проектов рассматривается в сотрудничестве с ООО «Группа Мовиста», который предлагает комплексные решения для улучшения системы общественного транспорта. Согласно предложению, на сумму 15 миллиардов рублей планируется закупка новых вагонов и проведение ремонта рельсов. Этот проект может привести к значительному улучшению качества транспортного обслуживания и повышению безопасности пассажиров. Продолжительность проекта составляет 3 года, в течение которых предполагается осуществление не только закупки нового оборудования, но и проведение регулярного технического обслуживания, чтобы гарантировать долгосрочную эффективность внедренных изменений. Сроком на 3 года предполагается возврат вложенных средств, исходя из плановых доходов проекта [9]. Этот проект государственно-частного партнерства может стать важным этапом в развитии общественного транспорта, обеспечивая не только модернизацию существующей инфраструктуры, но и создание стимулов для частных компаний активно вкладываться в улучшение городской мобильности.

Финансовые трудности, включая дефицит финансирования на обновление и модернизацию, ограничивают способность системы развиваться и улучшаться.

Рост автомобильного движения в городе также вносит свой вклад в усложнение ситуации, приводя к дорожным заторам и конкуренции с городским электротранспортом, что создает дополнительные проблемы для транспортной инфраструктуры и мобильности горожан. Кроме того, городской электротранспорт может быть недостаточно популярным среди жителей, что снижает спрос на его услуги и уровень обслуживания. Все эти факторы подчеркивают необходимость комплексного подхода к решению проблем городской транспортной системы, включая модернизацию инфраструктуры, улучшение управления и увеличение финансирования. Большую часть данных проблем может решить государственно-частное партнерство.

Участие частных компаний в управлении общественным транспортом может значительно повысить его эффективность и внедрить инновации. Частные компании часто привносят новые технологии и методы управления, что способствует улучшению качества услуг. ГЧП (государственно-частное партнерство) может также изменить структуру управления и контроля общественным транспортом, улучшив координацию и решение существующих проблем.

Участие частных компаний может влиять на ценовую политику и доступность услуг. Это может [3] иметь как положительное, так и отрицательное воздействие на пассажиров, в зависимости от управления и регулирования этих изменений. Внедрение ГЧП может способствовать конкуренции между различными транспортными операторами, что улучшит качество обслуживания и расширит предложения для пассажиров.

Однако важно обеспечить эффективное регулирование и контроль за деятельностью частных компаний в сфере общественного транспорта. Это необходимо для предотвращения монополизации и обеспечения высокого качества услуг. Соглашения между государством и частными компаниями должны быть четко определены, чтобы гарантировать взаимное сотрудничество и достижение общих целей в сфере общественного транспорта [6].

В Самаре может быть заключено концессионное соглашение между властями города и инвестором из Москвы, касающееся вложений в городской электротранспорт. Мэр Самары Е. Лапушкина высказалась о необходимости обновления парка трамваев в связи с невозможностью городского бюджета одновременно приобрести новые трамваи [2].

Эксперты высказали различные мнения относительно необходимости заключения концессионного соглашения. Почетный президент Национального института профессиональных бухгалтеров, финансовых менеджеров и экономистов Д. Яковенко подчеркнул, что подобное сотрудничество может быть весьма полезным для города. Он отметил, что городу не хватает средств на обновление парка трамваев и ремонт трамвайных путей, и концессия может стать эффективным способом решения этой проблемы. При этом концессионер, выполняя определенные работы, получает управление инфраструктурой и после завершения срока концессии передает ее в собственность государству. Однако он также отметил сложности в области общественного транспорта, учитывая выпадающие доходы и льготы для граждан.

Согласно Д. Яковенко, концессионер может провести аудит и, возможно, после заключения соглашения произойдет смена трамвайного перевозчика. Это может повлиять на цены на проезд и вызвать изменения в организации транспортного обслуживания. Он также

выразил опасение о возможном сокращении численности персонала муниципальных предприятий, хотя признал, что это влияние может быть незначительным [9].

В настоящее время городские власти и представители ООО «Группа Мовиста» находятся в процессе обсуждения деталей соглашения, включая объем работ и условия возврата инвестиций. Город получит 45 новых современных трехсекционных трамваев, что значительно повысит качество обслуживания пассажиров. Будет проведена реконструкция 20,5 км существующих трамвайных путей и одного важного перекрестка для улучшения движения трамваев. Также будет модернизирована одна тяговая подстанция для обеспечения более стабильной работы трамвайной системы. В дополнение к этому, будет построено 9,5 км новых трамвайных путей, что расширит существующую сеть, и одна новая тяговая подстанция для поддержания новых и обновленных маршрутов [9].

### **Заключение**

Для эффективного преодоления вызовов в сфере городского транспорта через государственно-частное партнерство необходима гармоничная совместная работа. Улучшение системы управления, а также решение финансовых, технических и организационных задач на всех уровнях станут ключевыми моментами этого процесса. В этом контексте создание «Центра городского транспорта и государственно-частного партнерства» выступит важным шагом. Создание этого центра, на наш взгляд, станет мощным механизмом синергии, объединяющим усилия государственных и частных структур для оптимизации управления и принятия стратегических решений в сфере городской мобильности.

ВРИО Губернатора Самарской области В. Федорищев сказал, что «первый шаг, очень большой и важный уже сделан – найдены средства на обновление подвижного состава и инфраструктуры». Он обратил внимание на то, что «деньги здесь не самое главное, хотя финансовые вложения предполагаются большие. Главное – системная координация с федеральными программами, в которых регион по тем или иным причинам не участвовал, но именно через вложения в данные программы дают возможность получить средства бесплатно или на льготных условиях. Второй важный момент – системная координация с немногочисленными производителями транспорта, так как в этих отраслях высокая степень контрактации и длинная очередь на право заключения договора» [8].

### **Список литературы**

1. 30 новых автобусов и 1,6 млрд рублей: как власти Самары предлагают решить транспортную проблему. URL: <https://www.bloknot.samara.ru> (дата обращения: 07.07.2024).

2. Администрация Самарской области. URL: <https://www.samara.ru> (дата обращения: 12.04.2023).
3. Воронин А.Г. Муниципальное хозяйство и управление: проблемы теории и практики. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Финансы и статистика, 2014. 176 с.
4. ВРИО Губернатора обещал обновить общественный транспорт Самарской области. URL: <https://www.sok.fm/news/115335> (дата обращения: 06.07.2024).
5. Городской электротранспорт. URL: <https://www.transphoto.org> (дата обращения: 10.04.2023).
6. Егiazаров В.А. Транспортное право. 9-е изд., перераб. и доп. Москва: Юстицинформ, 2018. 404 с.
7. Официальный сайт Департамента транспорта. URL: [https://www.samadm.ru/authority/the\\_department\\_of\\_transportation/](https://www.samadm.ru/authority/the_department_of_transportation/) (дата обращения: 15.07.2023).
8. «Решения уже приняты»: Федорищев об обновлении общественного транспорта. URL: <https://www.news.mail.ru/politics/61619253/> (дата обращения: 05.07.2024).
9. Сайт КР.RU. URL: <https://www.samara.kr.ru> (дата обращения: 17.11.2023).
10. Старовойтова О.А. Механизмы государственного регулирования в транспортной отрасли: учебное пособие. Москва: КноРус, 2018.

## **ABOUT PROBLEMS IN THE DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT IN THE CITY OF SAMARA AND THEIR SOLUTIONS**

**Zimin Vyacheslav Alexandrovich**

Doctor of Political Sciences, Professor,  
Samara National Research University named after Academician S.P. Korolev,  
Samara, Russian Federation

**Bliznyuk Vladimir Yurievich**

4th year student,  
Samara University of Public Administration  
«International Market Institute» (ANO VO University MIR)  
Samara, Russian Federation

**Annotation.** The article identifies the main problems that exist in the development of public transport in the regional city of Samara. These are: traffic congestion; buses, trams, trolleybuses are mostly old, which affects the reliability and safety of their operation. In addition, they are often less economical and have higher emissions. This does not meet modern standards of efficiency. Many of them may also not provide comfortable conditions for passengers.

This paper proposes a mechanism for attracting investors to improve transport infrastructure, reduce environmental impact and improve the quality of life of citizens, reduce congestion on city roads, and increase the mobility of citizens.



Modernization of automobile, tram and trolleybus fleets is necessary. It is necessary to update tram tracks and stops, improve the quality of highways, and actively develop the subway in the city.

**Key words:** public transport, Samara city, problems, solutions.

### References

1. 30 new buses and 1.6 billion rubles: how the Samara authorities propose to solve the transport problem. URL: <https://www.bloknot.samara.ru> (date of application: 07.07.2024).
2. Administration of the Samara region. URL: <https://www.samara.ru> (date of reference: 12.04.2023).
3. Voronin A.G. Municipal management and management: problems of theory and practice. 2nd ed., reprint. and add. Moscow: Finance and Statistics, 2014. 176 p.
4. The Acting Governor promised to upgrade public transport in the Samara region. URL: <https://www.sok.fm/news/115335> (date of application: 06.07.2024).
5. Urban electric transport. URL: <https://www.transphoto.org> (date of application: 10.04.2023).
6. Egiazarov V. A. Transport law. 9th ed., reprint. and add. Moscow: Justicinform, 2018. 404 p.
7. Official website of the Department of Transport. URL: [https://www.samadm.ru/authority/the\\_department\\_of\\_transportation/](https://www.samadm.ru/authority/the_department_of_transportation/) (date of access: 15.07.2023).
8. «Decisions have already been made»: Fedorishchev on the renewal of public transport. URL: <https://www.news.mail.ru/politics/61619253/> (date of access: 05.07.2024).
9. Website KP.RU. URL: <https://www.samara.kp.ru> (date of application: 17.11.2023).
10. Starovoitova O.A. Mechanisms of state regulation in the transport industry: a textbook. Moscow: KnoRus, 2018.