



## ЎЗБЕКИСТОН RESPUBLIKASI PREZIDENTINING QARORI

2022 yil « 2 » февраля

№ ПП-111

### **О дополнительных мерах по дальнейшему развитию системы общественного транспорта города Ташкента**

В целях комплексного развития системы общественного транспорта города Ташкента, оказания качественных и безопасных транспортных услуг пассажирам, улучшения транспортной инфраструктуры, обновления подвижного состава современными автобусами со всеми удобствами, обеспечения безопасности дорожного движения и создания благоприятной среды для пешеходов:

**1. Определить приоритетными направлениями развития системы общественного транспорта города Ташкента:**

**комплексное развитие системы общественного транспорта** с интеграцией всех его видов, увеличение уровня пользования населением общественным транспортом не менее чем **в два раза**;

**развитие инфраструктуры общественного транспорта**, расширение сети метрополитена, **организацию современных транспортно-пересадочных узлов**, а также автобусных остановок на основе типовых проектов, перепланировку перекрестков и улиц для организации приоритетного движения общественного транспорта;

**финансовое оздоровление предприятий сферы** и увеличение **в два раза доли частного сектора** путем совершенствования системы финансирования перевозчиков и тарифной политики;

**развитие велосипедного и других немоторизированных** видов транспорта, включая организацию удобных для движения пешеходов и велосипедистов дорожек, проката велосипедов и специальных стоянок для них;

внедрение интеллектуальных систем управления движением транспортных средств (**«умный перекресток», «умный автобус» и «умная остановка»**) и **обеспечение безопасности дорожного движения посредством широкого использования цифровых технологий и инновационных подходов;**

обновление подвижного состава общественного транспорта **современными, экологически чистыми автобусами, в том числе электробусами.**

**2. Одобрить разработанные Министерством транспорта, Министерством экономического развития и сокращения бедности, Министерством финансов, Министерством строительства и хокимиятом города Ташкента Концепцию развития системы общественного транспорта города Ташкента до 2025 года и «Дорожную карту» по ее реализации согласно приложениям №№ 1 и 2.**

Утвердить целевые показатели (индикаторы) развития системы общественного транспорта города Ташкента до 2025 года согласно приложению № 3, предусматривающие:

увеличение доли общественного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок с нынешних **21 процента до 43 процентов;**

увеличение ежедневного объема пассажирских перевозок общественным транспортом не менее чем в два раза с доведением **до 2,7 миллиона пассажиров в день;**

уменьшение **в 2 раза** среднего интервала движения общественного транспорта;

поэтапное внедрение **159 автобусных маршрутов** на основе новой сети общественного транспорта, в том числе **11 магистральных, 14 кольцевых, 92 связывающих и 42 подвозных маршрута;**

обновление подвижного состава общественного транспорта за счет приобретения **1 063 автобусов, в том числе 673 электробусов;**

создание **16 современных транспортно-пересадочных узлов** для удобного и быстрого перехода с одного вида транспорта на другой;

реконструкцию **1 160 автобусных остановок** на основе типовых проектов.

**3.** Одобрить предложение Министерства транспорта, Министерства финансов и хокимията города Ташкента о **поэтапном внедрении** в городе Ташкенте начиная с **1 января 2023 года** на маршрутах, организуемых на основе новой сети общественного транспорта, **новой системы финансирования** (далее – новая система) перевозчиков исходя из объема выполненных работ по критериям «**пройденный путь**», «**пассажиропоток**» и «**качество**».

Определить, что на основе новой системы:

источниками финансирования перевозчиков являются доходы от пассажирских перевозок на общественном транспорте и все средства, предусмотренные для общественного транспорта в параметрах местного бюджета;

стоимость выполненных работ рассчитывается с учетом всех затрат, связанных с перевозкой, и рентабельности не менее **10 процентов**;

доходы от перевозок пассажиров и все средства, предусмотренные на общественный транспорт в параметрах местного бюджета, аккумулируются в Ташкентском городском управлении транспорта Министерства транспорта, а также осуществляются расчеты с перевозчиками.

Министерству транспорта совместно с Министерством финансов **в трехмесячный срок** внести в Кабинет Министров для утверждения Порядок финансирования перевозчиков общественного транспорта исходя из объема выполненных работ.

**4.** Согласиться с предложением хокимията города Ташкента и Министерства транспорта о разработке **типового проекта автобусных остановок** в городе Ташкенте с учетом создания благоприятных условий для пассажиров, в том числе маломобильных групп населения, а также о предоставлении субъектам предпринимательства земельных участков, на которых будут размещены данные остановки, во временное пользование на праве аренды посредством электронных онлайн-аукционов.

Установить, что:

предпринимателям разрешается размещение на данных остановках исключительно рекламных носителей, банкоматов и автоматов самообслуживания (вендинг), предназначенных для приобретения продуктов питания;

на земельных участках, на которых будут размещены новые и реконструируемые остановки, запрещается размещать объекты торговли и бытового обслуживания, за исключением автоматов самообслуживания (вендинг).

**5. Хокимияту города Ташкента:**

совместно с Министерством строительства **в двухнедельный срок** разработать типовые проекты автобусных остановок города Ташкента;

до конца 2022 года обеспечить размещение на электронных онлайн-аукционах **280** автобусных остановок, разработанных на основе типовых проектов;

**до 1 сентября 2022 года** принять меры по созданию благоприятной и безопасной среды для пассажиров, в том числе маломобильных групп населения на действующих автобусных остановках, имеющих объекты торговли и бытового обслуживания.

**6. Утвердить Адресную программу организации транспортно-пересадочных узлов на пересечениях** наземного общественного транспорта и линий метрополитена, а также в местах с высоким уровнем транспортного потока согласно приложению № 4.

Установить, что:

расходы, связанные с организацией транспортно-пересадочных узлов, осуществляются за счет средств местного бюджета города Ташкента, а также по завершении строительных работ объекты в установленном порядке будут переданы АО «Тошшахартрансхизмат» по балансовой стоимости в счет увеличения доли государства в его уставном капитале;

хоким города Ташкента несет персональную ответственность за своевременное и качественное осуществление работ по строительству транспортно-пересадочных узлов, а также информирование населения об их возможностях и преимуществах.

**7. Согласиться с предложением** Министерства транспорта, Министерства финансов, хокимията города Ташкента и АО «Узавтосаноат» по обновлению в 2022 году подвижного состава АО «Тошшахартрансхизмат» за счет приобретения у отечественных производителей **190** автобусов большой вместимости «MAN», а также **200** автобусов средней вместимости «SAZ LE 60» (далее – автобусы).

**8. Установить, что:**

новые автобусы приобретаются за счет выделяемых АО «Узнацбанк» кредитов сроком на 5 лет, с процентной ставкой не более **18 процентов**;

АО «Узнацбанк» выделяет в феврале 2022 года кредиты в размере **80 процентов** от контрактной стоимости приобретаемых автобусов, остальные **20 процентов** – не позднее десяти рабочих дней со дня принятия АО «Тошшахартрансихизмат» приобретенных автобусов;

кредит, начисленные по нему проценты, посреднические платежи, прочие расходы, связанные с обслуживанием кредита, покрываются за счет средств Государственного бюджета Республики Узбекистан в соответствии с условиями кредитных договоров;

приобретаемые автобусы, а также поручительство хокимията города Ташкента являются обеспечением выполнения взаимных обязательств сторон по условиям кредитных договоров, заключенных с АО «Узнацбанк»;

доля государства в уставном капитале АО «Тошшахартрансихизмат» будет увеличена пропорционально сумме средств, выделенных за счет Государственного бюджета Республики Узбекистан на покрытие всех расходов, связанных с приобретением автобусов.

**9. Утвердить** прогнозные графики погашения основного долга, процентов и посреднических платежей по кредитам коммерческого банка, привлекаемых для приобретения автобусов, согласно приложениям №№ 5 и 6.

**10. Установить, что** платежи по возврату основного долга, процентов и посреднических платежей, связанных с привлекаемыми кредитами АО «Узнацбанк» для приобретения автобусов, осуществляются:

в **2022 году** Министерством финансов из республиканского бюджета Республики Узбекистан;

начиная с **2023 года** за счет средств, предусмотриваемых в ежегодных параметрах местного бюджета города Ташкента.

Министерству финансов совместно с хокимиятом города Ташкента начиная с 2023 года предусматривать необходимые средства при формировании местного бюджета города Ташкента.

**11.** Министерству транспорта совместно с АО «Тошшахартрансхизмат» разработать технико-экономические расчеты приобретения автобусов и **в двухмесячный срок** внести на утверждение в Кабинет Министров.

**12.** Министерству инвестиций и внешней торговли совместно с Министерством транспорта принять меры по привлечению грантов и кредитов международных финансовых институтов для приобретаемых в 2023–2025 годах электробусов согласно приложению №3 к настоящему постановлению.

**13.** АО «Узавтосаноат» провести переговоры с ведущими производителями зарубежных государств и **в трехмесячный срок** внести в Кабинет Министров предложения **по организации производства электробусов в республике.**

**14.** Применить **до 1 января 2026 года** нулевую ставку утилизационного сбора при ввозе на территорию Республики Узбекистан автотранспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, приводимых в движение только электрическим двигателем и имеющих восемь и более восьми мест для сидения, включая место водителя.

**15.** Министерству транспорта совместно с Ташкентским государственным транспортным университетом **в двухмесячный срок** внести в Кабинет Министров проект постановления Правительства, направленного на трансформацию университета в соответствии с международными стандартами, для подготовки ведущих кадров на основе передовых зарубежных образовательных технологий, а также развития образовательного процесса с использованием инновационных методов и инструментов.

При этом предусмотреть трансфер учебных планов и предметных программ высших образовательных учреждений развитых зарубежных стран, организацию зарубежных стажировок профессорско-преподавателей в ведущих профильных высших образовательных учреждениях, а также широкое привлечение по модулям специализации высококвалифицированных зарубежных ученых и экспертов.

**16.** Принять к сведению, что Министерством транспорта, Агентством по развитию государственно-частного партнерства при Министерстве финансов на **10 центральных улицах города Ташкента** организуются **придорожные платные автомобильные стоянки на основе государственно-частного партнерства.**

Кабинету Министров в **двухнедельный срок** принять решение о порядке организации и использования автомобильных автоматизированных платных придорожных парковок.

**17.** Министерству внутренних дел в **двухнедельный срок** внести в Кабинет Министров предложения по обеспечению безопасности дорожного движения, снижению дорожно-транспортных происшествий, коренному пересмотру системы подготовки и переподготовки водителей.

**18.** Агентству информации и массовых коммуникаций, Национальной телерадиокомпании Узбекистана, Национальному информационному агентству Узбекистана совместно с Министерством транспорта и хокимиятом города Ташкента обеспечить широкое освещение в средствах массовой информации сути и значения настоящего постановления.

**19.** Министерству транспорта совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами в **двухмесячный срок** внести в Кабинет Министров предложения об изменениях и дополнениях в акты законодательства, вытекающих из настоящего постановления.

**20.** Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан Раматова А.Д., министра транспорта Республики Узбекистан Махкамова И.Р. и хокима города Ташкента Артыкходжаева Д.А.

Обсуждение хода исполнения настоящего постановления, осуществление координации и контроля за деятельностью ведомств, ответственных за его исполнение, возложить на Премьер-министра Республики Узбекистан Арипова А.Н.

**Президент  
Республики Узбекистан**



**Ш. Мирзиёев**

город Ташкент

## **КОНЦЕПЦИЯ** **развития системы общественного транспорта** **города Ташкента до 2025 года**

### **Глава 1. Общие положения**

Концепция развития системы общественного транспорта города Ташкента до 2025 года (далее – Концепция) определяет среднесрочные цели, задачи и приоритетные направления комплексного развития системы общественного транспорта для удовлетворения растущих потребностей жителей и гостей столицы в качественных, доступных и безопасных транспортных услугах, а также создания благоприятной и безопасной среды для передвижения пассажиров.

### **Глава 2. Текущее состояние и имеющиеся проблемы** **системы общественного транспорта города Ташкента**

#### **§ 1. Текущее состояние системы общественного транспорта** **города Ташкента**

В Ташкенте перевозка пассажиров общественным транспортом осуществляется автобусами, метрополитеном, маршрутными и линейными такси.

В городе перевозкой пассажиров заняты **468** перевозчиков различных форм собственности, в том числе оказывающие услуги на автобусных маршрутах **13** предприятий (8 – с государственной долей), на маршрутах маршрутных такси **55** предприятий и на линейных такси **400** предприятий.

По состоянию на 1 января 2022 года предприятиями акционерного общества «Тошшахартрансхизмат» эксплуатируется всего **1 168** городских пассажирских автобусов, из них **30 процентов** находятся в эксплуатации более **10 лет**. Средний срок службы автобусов составляет **7,4 года**.

На балансе ГУП «Ташкентский метрополитен» имеется **264 вагона метро, 60 процентов** из которых находятся в эксплуатации более **30 лет**.

Имеющиеся **5** транспортно-пересадочных узлов обеспечивают взаимосвязанность общественного транспорта.

Из **2 306** автобусных промежуточных остановок **1 021** не соответствует установленным требованиям.

На **12** улицах созданы велосипедные дорожки протяженностью **100 км** для пользователей велосипедов.

Пассажирам оказываются услуги линейного такси на более чем **11 000** лицензированных легковых автомобилях.



Со 2 января 2020 года внедрена автоматизированная система оплаты проезда, которой пользуются **60 процентов** пассажиров. В рамках данной системы внедрены 5-, 10-, 15-, 20- и 30-дневные, а также льготные месячные тарифные планы.

Внедрена система автоматизированного диспетчерского управления (ASDUM), позволяющая в режиме онлайн контролировать движение автобусов, время стоянок на промежуточных остановках, скорость движения на маршруте, расстояние (интервал) между автобусами.

Запущено мобильное приложение «Транспорт Ташкента», позволяющее получать информацию о маршрутах и курсирующих по ним автобусах, определять оптимальный маршрут движения до пункта назначения.

Ташкентский метрополитен имеет **4 линии** общей протяженностью **59,5 км** и **43 станции**, среднесуточный пассажиропоток составляет **420 тысяч** пассажиров.

Убытки предприятий пассажирского транспорта города Ташкента, получаемые в связи с оказанием услуг населению по предельным тарифам, возмещаются ежемесячно в установленном порядке за счет средств местного бюджета, окончательная сумма рассчитывается по итогам квартала.

В городе имеется более **4 тысяч** улиц, протяженность которых составляет **5 900 км**, из них магистральных – **462 км**, главных улиц – **445 км**, проспектов – **464 км**, кольцевых улиц – **1 481 км**, улиц на промышленных территориях – **145 км** и улиц местного значения – **2 896 км**.

Количество транспортных средств в городе составляет **638 840** единиц, ежедневно в город въезжает и выезжает в среднем более **150 тысяч** автотранспортных средств.

Имеется **550** светофоров и **40 тысяч** дорожных знаков, с помощью которых регулируется движение транспорта и пешеходов. **115** светофоров управляются единым цифровым центром.

## **§ 2. Проблемы в системе общественного транспорта города Ташкента**

В настоящее время в системе общественного транспорта города Ташкента имеются следующие проблемы:

**30** процентов, или **350** единиц подвижного состава существующего наземного общественного транспорта устарело, что негативно сказывается на полном удовлетворении спроса на услуги пассажирского транспорта;

время ожидания пассажирами автобусов из-за отсутствия на улицах и перекрестках приоритетного движения общественного транспорта, нехватки подвижного состава и их простоя по техническим неполадкам составляет **25–30 минут**;

недостаточно развиты транспортно-пересадочные узлы, связывающие виды и маршруты общественного транспорта;

инфраструктура промежуточных автобусных остановок не отвечает нормам безопасности, комфорта и градостроительства;

нынешнее хаотичное состояние придорожных автомобильных парковок приводит к созданию заторов и снижению средней скорости движения общественного транспорта;

деятельность линейного такси законодательно недостаточно отрегулирована;

в результате изношенности подвижного состава Ташкентского метрополитена происходят различные технологические неполадки;

не усовершенствована тарифная политика по установлению платы за проезд в общественном транспорте и не внедрены гибкие тарифы;

работа по финансированию предприятий общественного транспорта не отвечает нынешним требованиям;

из-за несовершенства системы организации дорожного движения транспортный поток на дорогах и перекрестках распределяется ненадлежащим образом, сохраняется высокий уровень заторов и увеличивается количество дорожно-транспортных происшествий.

### **Глава 3. Основные цели и приоритетные направления Концепции**

**Основная цель Концепции** – увеличение уровня пользования населением общественным транспортом не менее чем в два раза, создание благоприятных и безопасных условий для передвижения пассажиров, а также улучшение экологической ситуации в городе за счет снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

#### **Приоритетные направления для достижения основных целей:**

**комплексное развитие системы общественного транспорта** с интеграцией всех его видов, внедрение принципиально новой сети маршрутов наземного общественного транспорта;

**развитие инфраструктуры общественного транспорта**, расширение сети метрополитена, **организация современных транспортно-пересадочных узлов**, а также остановок на основе типовых проектов, перепланировка перекрестков и улиц для организации приоритетного движения общественного транспорта;

**финансовое оздоровление предприятий отрасли и увеличение в два раза доли частного сектора** путем совершенствования системы финансирования перевозчиков и тарифной политики;

внедрение интеллектуальных систем управления движением транспортных средств («умный перекресток», «умный автобус» и «умная остановка») и обеспечение безопасности дорожного движения посредством широкого использования цифровых технологий и инновационных подходов;

развитие велосипедного и других немоторизированных видов транспорта, в том числе создание удобных дорожек для передвижения пешеходов и велосипедного транспорта, проката велосипедов и специальных стоянок для них;

обновление подвижного состава общественного транспорта современными, экологически чистыми автобусами, в том числе электробусами.

Основная суть концепции заключается в создании удобной, привлекательной системы общественного транспорта в городе Ташкенте, при этом первостепенное значение придается созданию благоприятной инфраструктуры для пешеходов, далее, соответственно, для велосипедного транспорта, городского общественного транспорта и личного транспорта.

#### **Глава 4. Пути решения существующих проблем в транспортной системе**

##### **§ 1. Создание обновленной системы маршрутов городского пассажирского транспорта**

На общественном транспорте поэтапно будет внедрена сеть из четырех видов новых маршрутов (магистральные, кольцевые, связывающие и подвозочные).

**Магистральные маршруты** – маршруты, соединяющие окраины города с центром и обеспечивающие пассажирам быстрый доступ к месту назначения. Такие маршруты организуются на направлениях с большим пассажиропотоком, где пассажиры могут добраться до места назначения **на 10–15 минут** быстрее, чем существующими автобусными маршрутами.

С созданием магистральных маршрутов все районы города Ташкента будут неразрывно связаны с центром столицы с помощью **11** основных маршрутов. Для магистральных маршрутов должно быть предусмотрено создание отдельных полос для обеспечения скоростного движения подвижного состава.

**Кольцевые маршруты** – маршруты, где движение организовано по кольцевой дороге, позволяющие пассажирам добраться до мест назначения и остановок, расположенных на таком маршруте.

С созданием кольцевых маршрутов планируется обеспечить тесную связь между ташкентскими кольцевыми дорогами и районами с помощью **14** автобусных маршрутов. Для обеспечения высокоскоростного движения подвижного состава на кольцевых маршрутах могут быть организованы отдельные полосы движения.

**Связывающие маршруты** – маршруты, обеспечивающие тесную связь между магистральными маршрутами и станциями метро, жилыми массивами районов, социальными объектами, аэропортами, железнодорожными и автовокзалами, рынками. Такие маршруты будут состоять из **92** маршрутов.

**Подвозочные маршруты** – в качестве вспомогательных маршрутов обеспечивают в короткие сроки подвоз населения к другим автобусным маршрутам, станциям метро, транспортно-пересадочным узлам и социальным объектам. Такие маршруты будут состоять из **42** маршрутов.

Создание сети новых маршрутов позволит повысить эффективность перевозок путем взаимосвязи видов общественного транспорта, уровень его использования по сравнению с личным транспортом за счет удобного и быстрого доступа пассажиров к пунктам назначения.

## **§ 2. Обновление подвижного состава общественного транспорта современными типами транспорта**

При обновлении парка подвижного состава общественного транспорта, необходимо предусмотреть приобретение современных автобусов, оснащенных двигателями, работающими на сжатом природном газе и/или электроэнергии, приспособленных для перевозки маломобильных групп населения, с наличием кондиционеров, электронного табло в салоне автобуса с возможностями письменного и звукового информирования об автобусных остановках и маршруте, камер видеонаблюдения для обеспечения безопасности, валидаторов для оплаты проезда с помощью автоматизированной системы платежа и другими удобствами.

На основании данных требований в 2022–2025 годах будет реализована программа обновления подвижного состава предприятий «Тошшахартрансхизмат» путем приобретения **1 063** автобусов, в том числе **673** электробусов.

Финансирование программ обновления подвижного состава общественного транспорта должно поддерживаться государством.

## **§ 3. Организация транспортно-пересадочных узлов в городе Ташкенте**

В городе Ташкенте будут созданы **16** удобных и современных транспортно-пересадочных узлов на пересечении маршрутов наземного общественного транспорта и метрополитена, соединяющих прибывающий из областей транспорт с центром города, а также в густонаселенных массивах и местах скопления населения.

На транспортно-пересадочных узлах будут созданы равные условия для всех категорий пассажиров, предусмотрены меры по обеспечению их безопасности, дифференцированные тарифы, зоны отдыха для пассажиров и водителей.

Транспортно-пересадочные узлы будут созданы на основе следующих основных требований:

возможность удобной пересадки пассажирам с одного вида транспорта на другой или на другое транспортное направление в среднем за **10** минут;

обеспечение поездки до любой точки города в гарантированный временной отрезок за счет введения новой сети автобусных маршрутов;

создание автостоянок на транспортно-пересадочных узлах.

#### **§ 4. Реконструкция автобусных остановок в городе Ташкенте на основе типового проекта**

В целях совершенствования и коренного улучшения транспортной инфраструктуры города Ташкента, повышения привлекательности общественного транспорта, создания удобств для жителей и гостей города будут реконструированы автобусные остановки на основе типового проекта.

На территории данных остановок будут созданы условия для безбарьерной среды передвижения маломобильных групп населения, обеспечения их безопасности за счет установки «тактильных» плиток на границе с проезжей частью, будут установлены удобные сиденья с современным дизайном, а также обеспечена возможность доступа населения к сети Интернет (Wi-Fi), отслеживания расписания движения и времени прибытия автобусов за счет установки электронного табло на остановках, использования источников подзарядки мобильных устройств.

На таких остановках будут установлены только рекламная продукция, банкоматы и автоматы самообслуживания (вендинг), предназначенные для приобретения продуктов питания.

#### **§ 5. Организация системы автомобильных платных придорожных парковок в городе Ташкенте**

В целях снижения заторов, транспортного потока на центральных улицах, увеличения средней скорости движения общественного транспорта, упорядочения беспорядочной парковки автомобилей вдоль дорог, поощрения пользования населением общественным транспортом в городе Ташкенте будет создана единая система автомобильных платных придорожных парковок.

На первом этапе на **10** улицах, в дальнейшем – исходя из спроса и на других улицах будет создана система автомобильных автоматизированных платных придорожных парковок на основе государственно-частного партнерства.

В процессе внедрения системы придорожных парковок на прилегающих территориях платных придорожных парковок будут осуществлены работы по ремонту тротуаров и организации велодорожек.

#### **§ 6. Развитие велосипедного транспорта в городе Ташкенте**

В целях развития велосипедного транспорта, поощрения его массового использования будут реализованы следующие мероприятия:

государственная поддержка развития велосипедного транспорта;

развитие велосипедной инфраструктуры как необходимого элемента градостроительной политики, при этом до 2025 года строительство **250 км** велосипедных дорожек и создание соответствующей инфраструктуры;

внедрение системы «велошеринг» для массового использования велосипедов в городе;

на территориях социальных объектов, торговых комплексов, зон отдыха, административных зданий и транспортно-пересадочных узлов будут созданы места для хранения велосипедов.

#### **§ 7. Упорядочение и дальнейшее совершенствование деятельности линейных такси**

В целях развития деятельности линейного такси, оказания пассажирам качественных, удобных и безопасных транспортных услуг, цифровизации данного вида услуг, а также внедрения передового зарубежного опыта и информационных технологий будут реализованы следующие мероприятия:

разработка единых государственных стандартов, определяющих требования к подвижному составу, поэтапное повышение уровня перехода на экологически чистые «зеленые» виды транспорта;

совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность;

формирование электронной информационной базы, содержащей всю информацию о водителях и ее интеграция с существующими системами ID-карт;

внедрение системы удаленного онлайн-мониторинга и контроля за движением линейных такси;

определение территорий действия разрешительных лицензионных карточек;

создание службы такси для маломобильных групп населения со специальным приспособлением (пандус);

создание в местах большого скопления людей, прилегающих к вокзалам и аэропортам территориях отдельных стоянок для линейного такси;

внедрение видов услуг («Стандарт», «Бизнес», «Эконом», «Комфорт») в деятельность линейных такси.

## **§ 8. Внедрение цифровых технологий в системе общественного транспорта города Ташкента**

Для повышения уровня цифровизации в системе общественного транспорта города Ташкента будут реализованы следующие мероприятия:

формирование всей информации касательно общественного транспорта в качестве единого целого информационного ресурса на основе технологии Big Data и создание информационной системы, прогнозирующей и оптимизирующей протекание процессов за счет использования алгоритмов Machine Learning (искусственного интеллекта);

создание платформы MaaS (Mobility as a Service), позволяющей пассажирам управлять мобильными приложениями с возможностями пользования программным обеспечением и информацией, путем обработки информации на базе мобильного приложения «Транспорт Ташкента»;

внедрение, с использованием технологий цифровизации и искусственного интеллекта, системы «Умный автобус» (SmartBUS), «Умная остановка» (SmartBUS Stop), а также «Умные перекрестки» (Smart Crossroads);

внедрение системы сбора данных в режиме онлайн с установленных на автобусах GPS-трекеров, различных сенсоров, камер видеонаблюдения, сети Wi-Fi и других IoT-устройств, установленных на перекрестках и остановках, осуществления анализа, обеспечения безопасности и оптимизации процессов;

совершенствование деятельности предприятий, финансируемых государством и осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров, за счет внедрения в их финансово-хозяйственную деятельность ERP системы (Enterprise Resource Planning – Планирование ресурсов предприятия) и интеграции с автоматизированной системой диспетчерского управления (ASDUM);

ведение ID-реестра объектов инфраструктуры общественного транспорта путем ID-классификации их наименований;

разработка и совершенствование механизма осуществления платежей с использованием существующих на общественном транспорте систем электронных платежей, электронных кошельков, виртуальных карт, а также систем операторов мобильной связи.

### **§ 9. Повышение привлекательности Ташкентского метрополитена**

Важнейшими задачами и направлениями дальнейшего совершенствования деятельности Ташкентского метрополитена являются:

расширение сети метрополитена;

повышение эффективности организации перевозок пассажиров, обновление и модернизация подвижного состава;

обеспечение взаимосвязанности линий метрополитена с маршрутами городского наземного общественного транспорта;

внедрение в систему управления метрополитеном современных информационно-коммуникационных технологий, обеспечивающих регулярность движения поездов, строгое соблюдение установленных графиков и интервалов, автоматизацию технологических процессов;

повышение квалификации работников метрополитена, создание новых рабочих мест.

### **§ 10. Совершенствование тарифной политики на общественном транспорте**

В связи с внедрением новой сети маршрутов общественного транспорта также будут внедрены новые дифференцированные виды тарифов.

Дифференцированные тарифы будут сформированы в зависимости от вида маршрута, расстояния поездки в метрополитене и вида транспорта (*тарифы на магистральных и кольцевых маршрутах, тарифы на связывающих маршрутах, тарифы на подвозочных маршрутах, тарифы метрополитена, привязанные к расстоянию, тарифы при пересадке с одного транспорта на другой*).

В целях создания современной системы контроля за оплатой проезда будут:

введены линейные контролеры, имеющие специальную одежду, боди-камеру и планшет, с предоставлением права наложения в установленном порядке штрафов на пассажиров, не оплативших проезд;

интегрированы программы, используемые линейными контролерами, с соответствующими программами Министерства внутренних дел и внесены необходимые изменения в нормативно-правовые акты.



## **§ 11. Совершенствование системы финансирования деятельности предприятий общественного транспорта**

Будет внедрена новая система финансирования перевозчиков общественного транспорта (Pool system), учитывающая фактический **объем выполненных работ** на закрепленных за ними маршрутах (пройденное расстояние и количество перевезенных пассажиров), а также **качественные показатели**.

Источником новой системы финансирования (Pool system) являются доходы от перевозок пассажиров, средства, предусматриваемые в параметрах местного бюджета для возмещения их убытков от перевозок пассажиров по предельным тарифам, а также средства, выделяемые на перевозку пассажиров, имеющих право бесплатного проезда на городском пассажирском транспорте.

Доходы от перевозок пассажиров и все средства, предусмотренные в параметрах местного бюджета для общественного транспорта, аккумулируются в Ташкентском городском управлении транспорта Министерства транспорта, а также производятся расчеты с перевозчиками.

По новой системе финансирования на основе расчетов будет определена контрактная стоимость каждого маршрута и установлены показатели качества оказываемых услуг.

По данной системе каждый маршрут будет выставляться на электронные тендерные торги и между перевозчиком, предоставившим наилучшее предложение и уполномоченным государственным органом по управлению транспортной отраслью будет заключен контракт. При выполнении условий контракта по итогам каждого месяца уполномоченным органом будет осуществлено финансирование деятельности перевозчиков.

## **§ 12. Управление транспортным потоком и проектирование перекрестков в городе Ташкенте**

Основными направлениями совершенствования управления транспортными потоками и проектирования перекрестков в городе Ташкенте являются:

изучение зарубежного опыта управления транспортными потоками в крупных городах;

проведение мониторинга и анализа транспортных потоков на улицах города;

изучение спроса на транспортные услуги путем математического моделирования систем общественного транспорта;

поэтапное внедрение системы взаимосвязанной работы существующих светофорных объектов с целью снижения транспортных заторов на городских улицах;

внедрение на **500 перекрестках** интеллектуальных систем управления транспортным движением – «умные светофоры» (Smart traffic lights) и «умные перекрестки» (Smart Crossroads);

повышение пропускной способности перекрестков за счет изменения их геометрических параметров;

создание отдельных полос для обеспечения по улицам города беспрепятственного движения подвижного состава общественного транспорта;

при проектировании промежуточных автобусных остановок для городского пассажирского транспорта на автомобильных дорогах, имеющих до трех полос, установление требования по обязательному наличию места (кармана) для въезда и стоянки автобусов на таких остановках.

## **Глава 5. Реализация концепции и ожидаемые результаты**

### **В результате реализации концепции в 2025 году ожидается:**

увеличение средней эксплуатационной скорости автобусов на маршруте на **17 процентов**;

достижение регулярности автобусного сообщения до **95 процентов**;

сокращение интервала движения на маршруте до **35 процентов**;

полный охват территорий города общественным транспортом;

доведение уровня пользования населением общественным транспортом до **43 процентов** (*доведение ежедневного объема перевозок пассажиров в среднем до 2,7 млн пассажиров*);

снижение негативного воздействия подвижного состава общественного транспорта на окружающую среду на **35 процентов** за счет его обновления удобным и экологически чистым подвижным составом;

сокращение количества легковых автомобилей, движущихся в центре города, до **20 процентов**;

широкое развитие инфраструктуры велосипедного транспорта;

повышение эффективности производства на **30–35 процентов**, снижение административных и операционных расходов в среднем на **20–22 процента** за счет цифровизации деятельности транспортных предприятий,

отказ от оборота наличных денежных средств при оплате за проезд;

обеспечение прозрачности сбора доходов транспортных предприятий;

увеличение пропускной способности транспортных средств перекрестков на **15 процентов**.

## **Глава 6. Механизмы реализации концепции**

В результате качественной, полноценной и своевременной реализации ответственными министерствами и ведомствами мероприятий, определенных в утвержденной «Дорожной карте» по реализации Концепции, будет обеспечено выполнение целевых показателей (индикаторов) развития системы общественного транспорта города Ташкента до 2025 года.

