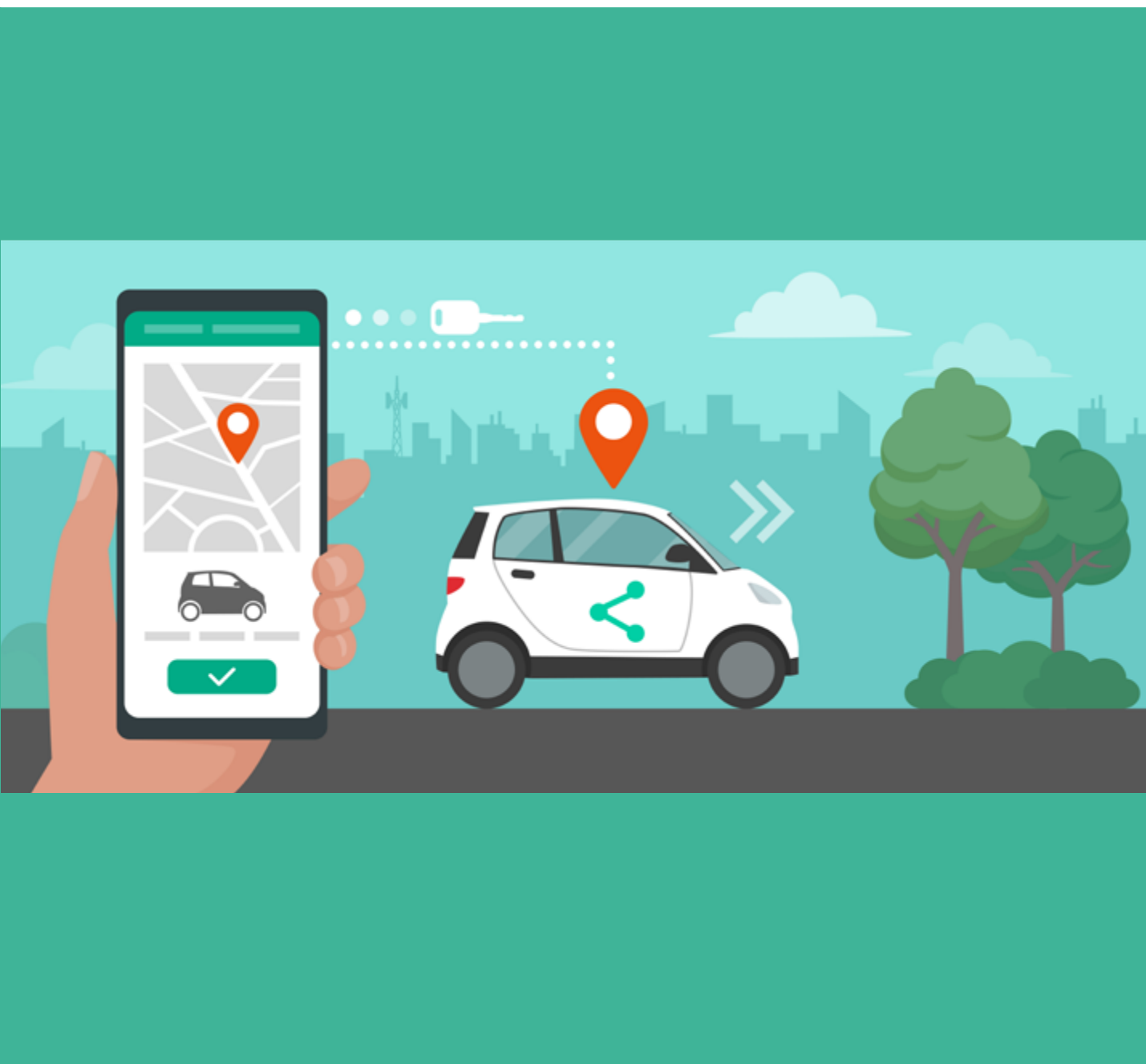


ЕЭК ООН

Разработка политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив по каршерингу и карпулингу Кыргызстан



**ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ**

Разработка политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив по каршерингу и карпулингу

Кыргызстан



Организация Объединенных Наций

Женева, 2023

© Организация Объединенных Наций, 2023 год
Все права защищены во всем мире

Заявки на воспроизведение выдержек или фотокопирование для целей продажи следует направлять в Центр по Проверке Авторских прав на веб-сайте copyright.com.

Все другие вопросы о правах и лицензиях, включая о вспомогательных правах, должны быть направлены по адресу:

United Nations Publications
405 East 42nd Street, S-09FW001
New York, NY 10017
United States of America
Веб-сайт: <https://shop.un.org>

Выводы, толкования и заключения, изложенные в настоящей публикации, принадлежат ее автору(ам) и необязательно отражают мнения Организации Объединенных Наций или ее должностных лиц или государств-членов.

Ссылки, содержащиеся в настоящей публикации, приводятся для удобства читателя и являются достоверными на момент ее издания. Организация Объединенных Наций не несет ответственности за точность представленной на веб-сайтах информации и за их информационное наполнение в будущем.

Настоящая публикация издана на английском и русском языках.

Данная работа является публикацией Организации Объединенных Наций, изданной Европейской экономической комиссией ООН.

Фотографии предоставлены: титульная страница, стр. 4 (depositphotos.com) стр. 6 (UNECE).

ECE/TRANS/339

eISBN: 978-92-1-002863-9

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК ООН)

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью содействия восстановлению послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на поддержке переходного процесса в странах Центральной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и их интеграции в мировую экономику.

Сегодня ЕЭК ООН помогает 56 государствам-членам в Европе, на Кавказе, Центральной Азии и Северной Америке в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее целями устойчивого развития (ЦУР). ЕЭК ООН служит многосторонней платформой для политического диалога, разработки международных правовых инструментов, норм и стандартов, обмена передовым опытом и экономическими и техническими наработками, а также технического сотрудничества для стран с переходной экономикой.

Нормы, стандарты и конвенции, разработанные в ЕЭК ООН в области окружающей среды, транспорта, торговли, статистики, энергетики, лесного хозяйства, жилищного хозяйства и землепользования, инноваций или народонаселения, являются практическими инструментами для улучшения повседневной жизни людей. Многие из них используются во всем мире, а в работе ЕЭК ООН принимает участие ряд стран, не входящих в регион.

Благодаря используемому ЕЭК ООН многосекторальному подходу страны могут комплексно решать взаимосвязанные проблемы устойчивого развития, не упуская из виду трансграничный аспект, что помогает преодолевать общие трудности. Обладая уникальными организационными возможностями, ЕЭК ООН способствует развитию сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами на страновом и региональном уровнях.

ТРАНСПОРТ В ЕЭК ООН

Сегодня ЕЭК ООН обслуживает 59 конвенций Организации Объединенных Наций о внутреннем транспорте. Некоторые из конвенций являются глобальными либо по своему замыслу, либо потому, что их успех привел к тому, что они вышли за пределы региона ЕЭК ООН. Помимо обсуждения поправок к существующим правовым документам, ЕЭК ООН активно способствовала разработке новых правовых документов. Её нормативная деятельность расширяется за счет разработки методологий, руководств и определений по таким темам, как транспортное планирование, сбор данных и сбор транспортной статистики. Работа ЕЭК ООН в области транспорта регулируется Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) и его 20 рабочими группами, которые, в свою очередь, получают поддержку более чем 40 официальных и неформальных групп экспертов и сотрудничают с 11 договорными органами (Административными комитетами). Ежегодные сессии ИТЦ являются ключевыми моментами этой комплексной межправительственной работы, когда результаты работы всех вспомогательных органов, а также Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН представляются членам ИТЦ и договаривающимся сторонам.

Помимо обслуживания ИТЦ и его вспомогательных органов, Отдел также обслуживает другие межправительственные органы, в том числе Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ, а также 11 договорных органов Организации. Правовые документы наций и Исполнительный совет МДП. В сотрудничестве с ЭСКАТО ООН Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН поддерживает Специальную программу Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА). Он также ежегодно чередуется с ЭСКАТО ООН в качестве секретариата Тематической рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и связности. В сотрудничестве с Отделом окружающей среды ЕЭК ООН и ЕРБ ВОЗ Отдел обслуживает Общеввропейскую программу по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ). Он обеспечивает управление и надзор за проектами Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и Трансъевропейской железной дороги (ТЕЖ). Отдел поддерживает присоединение к правовым инструментам ООН и их применение посредством политического диалога, технической помощи и аналитической деятельности с приоритетом содействия региональному и субрегиональному сотрудничеству и наращиванию потенциала. Наконец, с 2015 года в ЕЭК ООН размещается секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, а с 2018 года — секретариат Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (ФБДД ООН).

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	1
Определения и понятия	1
Определения	1
Как работает каршеринг: пример соседней страны, Казахстан	2
Факторы успеха бизнес-моделей каршеринга	3
Контекст в Кыргызстане – национальный уровень	3
Контекст на местном уровне: город Бишкек	4
Городской транспорт в городе Бишкек: анализ текущей ситуации в сфере общественного транспорта	5
Городской транспорт в городе Бишкек: перспективы развития	6
Потенциал каршеринга и карпулинга для сокращения выбросов CO ₂	7
Правовой контекст, связанный с автомобильным транспортом	11
Национальное и местное законодательство в области транспорта	12
Шаги и рекомендации	13
Заключение	17

ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1	Анализ моделей каршеринга	3
Таблица 2	Количество зарегистрированных транспортных средств на территории города Бишкек.....	5
Таблица 3	Доля режима в домохозяйстве, владеющего автомобилем, до и после подписки на схему каршеринга.....	9

ПЕРЕЧЕНЬ РИСУНКОВ

Рисунок 1	Выбросы CO ₂ при транспортировке среднего домохозяйства - до подписки на каршеринг/после подписки на схему каршеринга	8
Рисунок 2	Лица, не являющиеся владельцами автомобилей: выбросы CO ₂ до/после оформления подписки на каршеринг	9
Рисунок 3	Выбросы CO ₂ пассажирами в зависимости от подписки на схему каршеринга	10
Рисунок 4	Рекомендуемые шаги органов власти для развития каршеринга и карпулинга.....	15

Введение

Данная публикация была подготовлена в рамках проекта «Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу». Целью этого проекта являются улучшение понимания разработчиков национальной политики в Центральной Азии основных требований для внедрения инициатив по каршерингу и карпулингу, а также повышение потенциала национальных и местных разработчиков политики в Центральной Азии для разработки и внедрения политики устойчивого транспорта, ориентированной на инициативы по каршерингу и карпулингу. Проект, в частности, охватывает Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан.

Данная публикация предназначена для разработчиков политики Кыргызстана, стремящихся создавать и регулировать подобные инициативы на национальном и местном уровнях.

Определения и понятия

Устойчивое развитие является одним из важнейших направлений современной международной политики, нацеленное на решение проблемы урбанизации и включающее такие аспекты, как экономическое и социальное развитие, безопасность и охрана окружающей среды. Важнейшей тенденцией в устойчивом развитии городской транспортной инфраструктуры является коллективное использование дорожной сети, в которой карпулинг и каршеринг могут дополнять общественный транспорт.

Определения

Каршеринг и карпулинг являются ключевыми примерами экономики совместного использования, основанными на идее о том, что за временный доступ к продукту удобнее платить через торговую площадку, чем владеть этим продуктом. Для тех граждан, которые предпочитают не владеть дорогими активами, чтобы не нести ответственность и расходы, использование совместного потребления позволяет им получить доступ ко всем преимуществам технологии без затрат на владение и эксплуатацию.

Каршеринг – это услуга, которая предоставляет участникам доступ к автомобилю с интервалом менее суток. Основные бизнес-модели каршеринга включают традиционные перевозки туда и обратно, в одну сторону или со свободным доступом, а также одноранговую передачу (P2P), которая позволяет владельцам автомобилей сдавать их в аренду другим частным пользователям¹. Другой моделью каршеринга является стационарный каршеринг, который предусматривает поездки только туда и обратно на стационарных станциях. Эти услуги могут предоставляться специализированными компаниями (чаще всего для внутригородских и/или краткосрочных поездок) или частными лицами. Данная модель проката автомобилей удобна, например, для случайного использования транспортного средства или когда нужен автомобиль, отличающийся по типу кузова и грузоподъемности от обычно используемого. Каршеринг – одно из глобальных направлений развития экономики совместного использования, когда население избегает приобретения товаров в собственность, чтобы не нести ответственности и затрат, но продолжает иметь доступ к преимуществам, которые они могут предоставить, благодаря совместному использованию. В 2016 году организации каршеринга внедрены в более чем 2 095 городах по всему миру.

Карпулинг предполагает добавление пассажиров в частную поездку, в которой водитель и пассажиры делят пункт назначения. Такое расположение предоставляет дополнительные возможности передвижения для пассажиров, позволяя водителям заполнять пустующие места в своих автомобилях.

В зависимости от способа планирования совместной поездки выделяют следующие виды карпулинга:

- Классический – как правило, длительная (от 100 км) поездка, планируется заблаговременно (от 1 дня до нескольких месяцев).
- Динамический – перемещение в городском пространстве на короткие расстояния (1-100 км) при наличии альтернатив (на собственном автомобиле, общественным транспортом, на такси, велосипеде или пешком).
- Регулярный – участники, маршрут и расписание поездки постоянны.

¹ «Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу», ЕЭК ООН, 2020. https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf.

Модели каршеринга:

Free-Floating (свободный) позволяет пользователям арендовать и возвращать автомобиль в любое место на определенной территории. Для создания бизнес-модели free-floating каршеринга, компаниям необходимо учитывать следующие факторы:

1. Географическое расположение и плотность населения районов для привлечения необходимого количества клиентов;
2. Ценовая политика: установка цены за минуту;
3. Выкуп у городских властей парковочных мест на платных парковках;
4. Обеспечение необходимого количества автомобилей для аренды.

Station-to-Station (стационарный каршеринг - от станции до станции) включает в себя фиксированные места аренды автомобилей и поездки в обе стороны с завершением в начальной точке аренды автомобиля.

Как работает каршеринг: пример соседней страны, Казахстан

Для того, чтобы воспользоваться услугами каршеринга, клиент должен установить мобильное приложение на свой смартфон, зарегистрироваться в сервисе: ввести контактный номер своего мобильного телефона и отправить документы, необходимые для его идентификации (чаще всего, фотографию удостоверения личности, отправленную с помощью мобильного приложения, водительские права на лицевой и обратной стороне, информация о банковской карте).

Если клиент соответствует требованиям, предусмотренным соглашением о каршеринге, оператор предоставляет доступ к использованию услуги. Оператор каршеринга предоставляет автомобиль лично клиенту во временное владение и пользование без предоставления услуг водителя. Клиент принимает автомобиль и оплачивает аренду и стоимость возможных других услуг, предоставляемых оператором. Договор заключается с водителем старше 23 лет и водительским стажем более 3-х лет. Соглашение часто устанавливает некоторые ограничения, касающиеся использования автомобиля: клиенту запрещается предоставлять услуги такси, сдавать в субаренду, перевозить взрывоопасные, легковоспламеняющиеся, негабаритные, тяжеловесные и ядовитые грузы и т.д. Чтобы найти автомобиль, клиент проверяет в мобильном приложении местоположение автомобилей, доступных для бронирования. После бронирования автомобиля клиент проверяет наличие документов, технической комплектации, аптечки, запасного колеса, домкрата, комплекта ключей, огнетушителя, предупреждающего треугольника, проводит внешний и внутренний осмотр автомобиля. После завершения этих проверок клиент подтверждает в мобильном приложении приемку выбранного автомобиля. Чтобы завершить аренду автомобиля, клиент нажимает кнопку «Завершить аренду» в мобильном приложении. Затем клиент получает сообщение от оператора каршеринга с указанием стоимости аренды с учетом времени поездки. Стоимость использования каршеринга списывается с банковской карты клиента (включая предоплату). Расходы на топливо могут быть оплачены с помощью топливной карты, прикрепленной к автомобилю, или клиентом с помощью банковской карты. В зависимости от тарифа и условий в стоимость использования автомобилей каршеринга может входить размещение автомобилей на городских платных парковках и стоянках в аэропортах. Клиенту приходит сообщение от оператора каршеринга в мобильном приложении с указанием стоимости аренды с учетом времени поездки. Стоимость пользования каршерингом списывается с банковской карты клиента (с учетом предоплаты). Расходы на топливо могут оплачиваться с применением топливной карты, прилагаемой к автомобилю, либо оплачиваться клиентом банковской картой. В зависимости от тарифа и условий в стоимость использования автомобилями каршеринга может входить размещение автомобилей на городских платных парковках и парковках в аэропортах.

Факторы успеха бизнес-моделей каршеринга

Общую методику для определения наиболее эффективной модели каршеринга можно представить в таблице 1. Таблица 1 поэтапно представляет исследование, отражает разработку подходов, в совокупности формирующих методику внедрения методов каршеринга.

Таблица 1 Анализ моделей каршеринга²

Территория использования			Тип автомобилей			Ценообразование			Места парковки		
FF	S	P2P	FF	S	P2P	FF	S	P2P	FF	S	P2P
Центр города			Малолитражки			За определённое время			Общегородские парковки		
+		+	+		+	+			+		
Черта города			Средний класс			За дистанцию			Коммерческие		
+	+	+	+	+	+		+			+	
Регионы			Грузовые			Фиксированная стоимость			Частные территории		
	+	+		+	+	+		+			+

FF – Free floating; S – стационарный; P2P (Peer-to-peer) – пиринговый каршеринг

Контекст в Кыргызстане – национальный уровень

Внутренняя (межобластная) миграция населения Кыргызской Республики характеризуется тенденцией направленности в Чуйскую область и город Бишкек. Бишкек остается центром притяжения населения национального масштаба. Его доля в общем положительном миграционном приросте составляет 64.4%³.

Основной причиной перемены постоянного места жительства гражданами является поиск работы. В связи с этим в межобластных потоках активно участвует население трудоспособного возраста, большинство которого живет в пригороде столицы и не имеет официальной городской прописки, что ограничивает его доступ к медицинским и социальным услугам в городе Бишкек. Рост городского населения влечет за собой нагрузку на транспортную инфраструктуру столицы и требует создания благоприятных условий для обеспечения комфортных и устойчивых поездок для населения города Бишкек.

Тем не менее, понятия «каршеринг» и «карпулинг» отсутствуют в национальном и местном законодательстве.

Проблемы с качеством воздуха в Кыргызстане также иллюстрируют нынешний сложный экологический контекст, который услуги каршеринга могли бы улучшить за счет снижения выбросов твердых частиц. Даже если загрязнение воздуха в Кыргызстане происходит в основном из-за угля, используемого для отопления жилых помещений, транспорт остается одним из основных факторов, влияющих на качество воздуха. Отсутствие эффективных правил технического осмотра и обслуживания транспортных средств в сочетании со старением автопарка способствуют выбросу вредных веществ. Согласно недавнему исследованию, более 70% легковых автомобилей на кыргызском рынке старше 10 лет, а также средний возраст легковых автомобилей в стране, по оценкам, составляет чуть более 16 лет⁴.

² Бизнес-модели каршеринга в Европе, национальные различия и предстоящие сбои, Deloitte. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-industrial-products/CIP-Automotive-Car-Sharing-in-Europe.pdf> (на английском языке).

³ Согласно Программе социально-экономического развития города Бишкек на 2023 год и прогнозе на 2024-2025 гг., утверждённой постановлением Бишкекского городского кенеша от 26 мая 2022 года № 31.

⁴ «Решительный шаг: ускорение внедрения электромобилей в Кыргызстане», <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.12.007> (на английском языке).



Микроавтобус в Бишкеке

Контекст на местном уровне: город Бишкек

В городе Бишкек отсутствуют услуги каршеринга. В части сервисов совместного использования можно приобрести только велосипеды и электросамокаты.

В рамках совещания консультативной миссии ЕЭК ООН по проекту «Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу», которое состоялось 17 мая 2022 года в Кыргызском государственном техническом университете им. Исхака Раззакова, студенты согласились с тем, что существует актуальность на услуги каршеринга и карпулинга среди населения. Одним из факторов в пользу использования каршеринга и карпулинга является недостоверный график маршрутов и недостаточный уровень сервиса общественного транспорта, который не охватывает большинство районов, прилегающих к городу Бишкек. Еще одним важным фактором, способствующим развитию каршеринга, является платная парковка в городе Бишкек, которая существенно сдерживает водителей, готовых пользоваться своим личным автомобилем.

Загрязнение воздуха в городе Бишкек оказывается особенно высоким по сравнению с другими сопоставимыми городами мира, где развернуты станции проекта World Air Quality.

В декабре 2021 года Бишкек занял первое место в мировом рейтинге загрязнения воздуха. Основным загрязнителем воздуха в Бишкеке является PM_{2.5}: он включает в себя смесь частиц пыли, золы, сажи, а также сульфатов и нитратов во взвешенном состоянии в воздухе. 11 декабря 2022 года Бишкек вновь возглавил рейтинг городов с самым загрязненным воздухом: статус воздуха в городе «очень вредный», который опасен для жизни⁵. Согласно этому рейтингу, в Бишкеке индекс качества воздуха составляет 288, а замеры концентрации мелких частиц PM_{2.5} показали 233.7 микрограмм/м³. Это в 46.7 раза выше рекомендуемого ВОЗ среднегодового значения качества воздуха.

⁵ <https://rus.azattyk.org/a/32171527.html>.

По состоянию на 1 декабря 2021 года в городе Бишкек зарегистрировано 410 078 машин (как указано в таблице 2)⁶.

Таблица 2 Количество зарегистрированных транспортных средств на территории города Бишкек

№	Наименование	Физическое лицо	Юридическое лицо	Всего
1	Автобус	9 869	2 426	12 295
2	Грузовой	3 1965	10 767	42 732
3	Грузопассажирский	1 746	335	2 081
4	Легковой	317 755	14 451	332 206
5	Мото	2 338	157	2 495
6	Полуприцеп	3 941	2 200	6 141
7	Прицеп	2 387	573	2 960
8	Специальный	327	2 186	2 513
9	Самоходные технологические автомобили	4 621	2 034	6 655
Итого		374 949	35 129	410 078

Городской транспорт в городе Бишкек: анализ текущей ситуации в сфере общественного транспорта

Пассажирыские перевозки по городу Бишкек осуществляются муниципальными предприятиями «Бишкекское троллейбусное управление» и «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие», а также частными компаниями (микроавтобусные маршруты).

В настоящее время основными видами транспорта являются⁷:

- 12 муниципальных автобусных маршрутов (160 автобусов в день в среднем);
- 11 троллейбусных маршрутов (125-130 троллейбусов в день);
- 8 автобусных маршрутов, обслуживаемых частной компанией (120-140 автобусов в день);
- 104 микроавтобусных маршрута, из них 25 муниципальных (1 500/1 700 единиц микроавтобусов малой вместимости (маршруток) в день).

⁶ По данным государственного учреждения «Унаа» при Министерстве внутренних дел Кыргызской Республики.

⁷ Согласно статистическим данным мэрии города Бишкек.



Троллейбус в Бишкеке

Для полного обеспечения города пассажирским транспортом дополнительно необходимо 1 500 единиц автобусов большой вместимости, работающих на газомоторном или электромоторном двигателе.



Пробки в Бишкеке

Городской транспорт в городе Бишкек: перспективы развития

Планы по приобретению городского транспорта для города Бишкек⁸

- По линии Азиатского банка развития (АБР)

В рамках этого проекта планируется выделение со стороны АБР льготного кредита в размере 25 млн. долларов США и гранта в максимальном размере 25.65 млн. долларов США. Кредит предоставляется на 32 года, включая 8-летний льготный период, под процентную ставку в размере 1% в год на протяжении льготного периода и 1.5% в год на протяжении оставшегося срока. Смягчение последствий изменения климата оценивается в 59.55 млн. долларов США, из которых АБР профинансирует 84.9%⁹.

Предоставляемое государством софинансирование будет составлять приблизительно 8.9 млн. долларов США в виде освобождения налоговых и таможенных пошлин, подлежащих уплате в рамках проекта.

⁸ По данным мэрии города Бишкек.

⁹ По данным мэрии города Бишкек.

2 ноября 2022 года заключён контракт на поставку 120 единиц электроавтобусов, также планируется реконструкция 2 троллейбусных депо и установка 85 электроразрядных устройств.

- **По линии Европейского банка развития и реконструкции (ЕБРР)**

16 сентября 2021 года Кыргызская Республика и ЕБРР заключили кредитное соглашение в сумме 25 млн. евро, а также Грантовое соглашение в размере 8 млн. евро с целью оказания помощи в финансировании проектов по автобусам под названием «Зеленые города 2», «Окно 2» в городе Бишкек.

18 августа 2022 года муниципальное предприятие «Бишкекское пассажирское автотранспортное предприятие» заключило контракт на поставку 124 10,5-метровых автобусов на газомоторном двигателе. В мае 2023 года планируется объявить тендер на поставку еще 12,5-метровых автобусов на сумму 12 млн евро, а также на реконструкцию автобусного депо.

- **Из средств местного бюджета**

На 2022 год в местном бюджете предусмотрены 11 млн. долларов США на закупку новых городских пассажирских автобусов с современным дизайном и на экологическом чистом топливе.

Мэрия города Бишкек приняла решение заключить прямой договор с заводом-изготовителем на поставку 120 автобусов, которые на сегодняшний день работают с января 2023 года.

Мэрия города Бишкек планирует запустить «зелёное такси» с созданием соответствующей инфраструктуры по установке электроразрядных станций по городу Бишкек. В рамках данного проекта по городу будут курсировать 200 электромобилей и будут установлены не менее 50 электроразрядных станций.

Потенциал каршеринга и карпулинга для сокращения выбросов CO₂

Каршеринг и карпулинг преследуют одну и ту же общую цель - сократить число владельцев автомобилей или в случае стран/городов, где число владельцев автомобилей невелико, ограничить рост числа владельцев автомобилей, предлагая услугу передвижения на автомобиле тем, кто в ней нуждается, без необходимости приобретать и владеть отдельным транспортным средством.

Эта цель снижения стоимости владения автомобилем достигается с помощью двух различных механизмов:

1. при карпулинге - увеличивается средний коэффициент загрузки транспортного средства (количество пассажиров на транспортное средство), при этом в каждой конкретной поездке на борту транспортного средства находится больше людей
2. при каршеринге - автомобиль используется чаще, поскольку один автомобиль используется совместно разными людьми, имеющими к нему доступ; ежегодное расстояние, преодолеваемое автомобилем, увеличивается.

Каршеринг и карпулинг имеют ряд экологических и других сопутствующих преимуществ, таких как:

- уменьшение заторов: при меньшем количестве автомобилей дорожная инфраструктура насыщается медленнее, что облегчает поток автомобилей;
- меньшее количество природных ресурсов, необходимых для изготовления транспортных средств: добыча материалов сокращается за счет того, что меньшее количество транспортных средств находится в индивидуальной собственности;
- экономия средств: владение индивидуальным транспортным средством обходится дороже из-за связанных с ним затрат (стоимость приобретения и все текущие расходы, такие как страхование, техническое обслуживание, парковка, электроэнергия, которые частично или полностью освобождаются при подписке на программы каршеринга или карпулинга).

Внедрение и адаптация пользователями схем каршеринга и карпулинга в городе или стране повлияет на долю видов транспорта в данном регионе; потенциальное снижение выбросов CO₂ будет зависеть от того, какие виды транспорта вытесняются пользователями схем каршеринга и карпулинга, а также от важности стимулированного спроса (поездки, которые были бы невозможны без системы каршеринга/карпулинга).

Количественная оценка потенциала сокращения выбросов CO₂ в схемах каршеринга в Кыргызстане

В Кыргызстане на 1 000 человек приходится около 220 транспортных средств и доступность данных о фактическом распределении видов транспорта очень ограничена.

Этот недостаток данных не позволяет точно рассчитать потенциальное сокращение выбросов CO₂ в результате перехода к каршерингу и карпулингу в странах и городах, охваченных данным исследованием. Приведенное ниже исследование предназначено только для иллюстрации и не обязательно отражает ситуацию в стране.

Тем не менее, согласно имеющейся литературе, касающейся переключения режимов, и базовым расчетам с использованием методологии ForFITS, можно показать некоторый порядок величины, указывающий на вероятный потенциал сокращения выбросов CO₂, которое можно оценить для схем карпулинга и каршеринга.

1. Влияние схем каршеринга

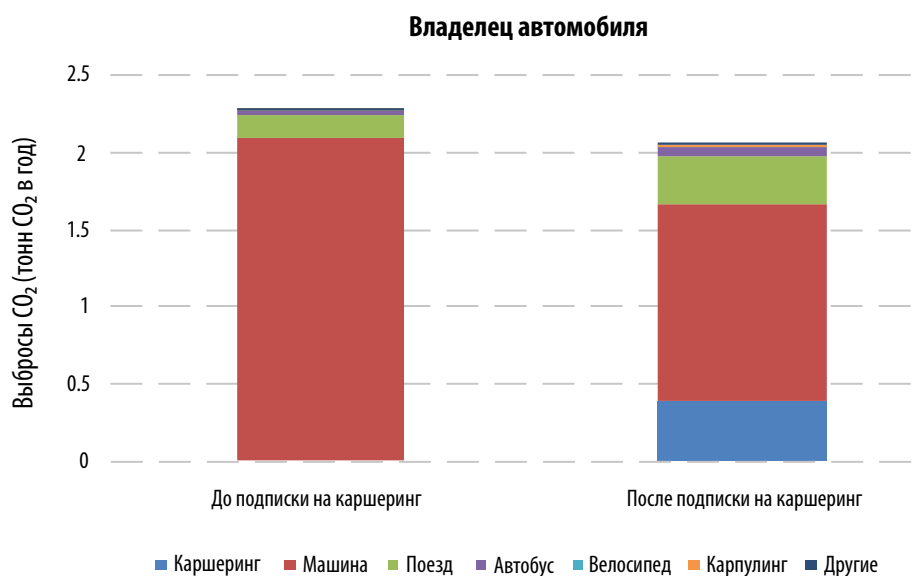
а. Литературный обзор

Чтобы количественно оценить воздействие на выбросы CO₂ частных автомобилей и схем каршеринга, необходимо сделать предположения о смене вида транспорта до и после внедрения последнего, его уровне адаптации и углеродоемкости каждого вида транспорта.

Данные о доле видов транспорта в Кыргызстане ограничены. Это показывает широкий спектр распределения видов транспорта на страновом уровне.

Доступная литература, такая как Martin, E., Shaheen, S. (2016) или L. Amatuni et al. (2020), охватывает города в развитых странах, где доля владельцев автомобилей уже высока. Домохозяйства, владеющие автомобилями и подписавшиеся на схему каршеринга, сокращают свои ежегодные выбросы парниковых газов примерно на 20% (рис. 1). Их выбросы CO₂ снижаются по мере того, как они чаще используют виды транспорта с более низким содержанием углерода, такие как общественный транспорт и активные виды транспорта (пешие прогулки и езда на велосипеде) (таблица 3), сохраняя общую годовую мобильность постоянной.

Рисунок 1 Выбросы CO₂ при транспортировке среднего домохозяйства - до подписки на каршеринг/после подписки на схему каршеринга



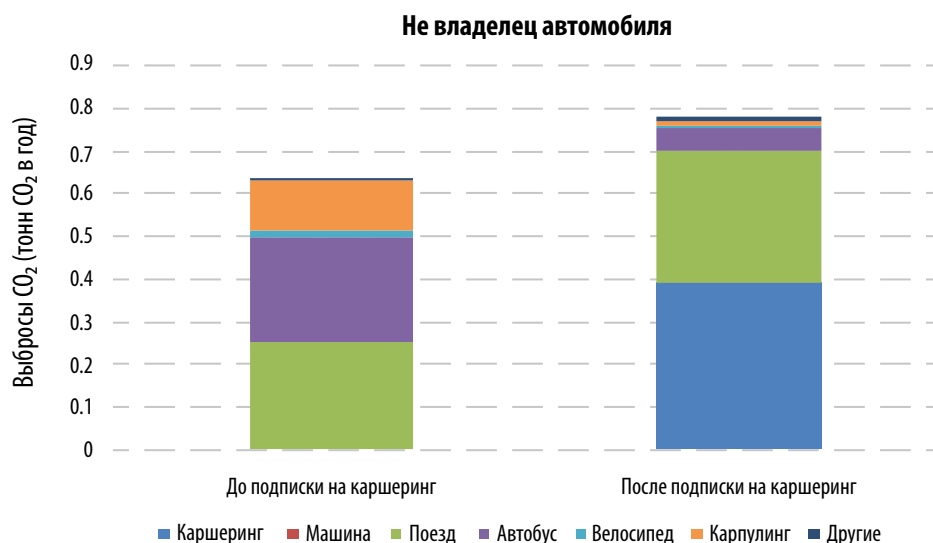
Источник: Martin, E., Shaheen, S. (2016).

Таблица 3 Доля режима в домохозяйстве, владеющего автомобилем, до и после подписки на схему каршеринга

	Годовое расстояние (км)	
	До подписки на каршеринг	После подписки на каршеринг
Каршеринг	0	1 850
Машина	9 220	5 610
Поезд	1 431	3 069
Автобус	140	299
Велосипед	105	225
Карпулинг	35	75
Другие	70	150
Итого	11 000	11 278

Источник: Martin, E., Shaheen, S. (2016).

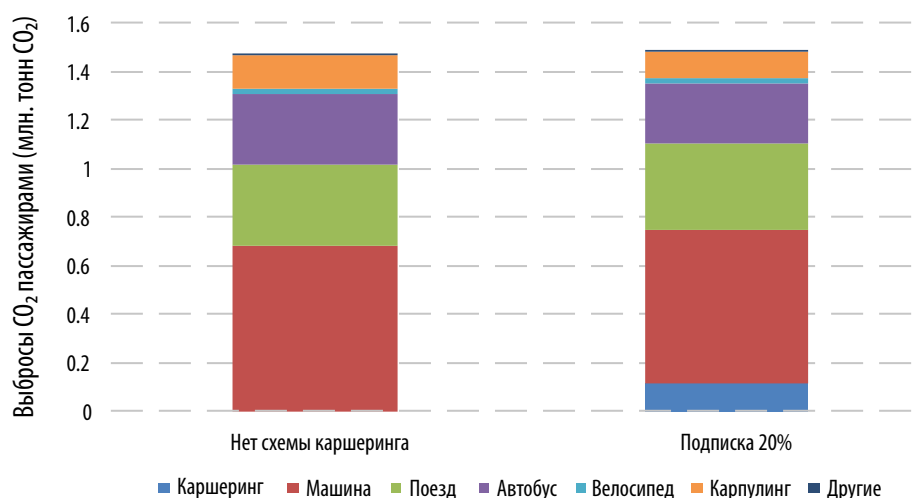
Домохозяйства, которые не владеют автомобилем и подписаны на схему каршеринга, вероятно увеличат свою транспортную активность и выбросы парниковых газов, поскольку для них общий автомобиль будет более энергоемким, чем любые другие виды транспорта, которыми они регулярно пользуются (общественный транспорт, карпулинг). При сохранении общей годовой мобильности на прежнем уровне общие выбросы CO₂ могут увеличиться примерно на 20%.

Рисунок 2 Лица, не являющиеся владельцами автомобилей: выбросы CO₂ до/после оформления подписки на каршеринг

Источник: авторская разработка, основанная на Martin, E., Shaheen, S. (2016).

b. Пример Кыргызстана

Предполагая, что 20% населения Кыргызстана подпишутся на схему каршеринга (независимо от того, являются ли они владельцами автомобилей или нет), выбросы парниковых газов пассажирским транспортом незначительно увеличатся (примерно на 1.5%), поскольку подавляющее большинство подписчиков не имели бы автомобиля до регистрации в системе каршеринга, что компенсировало бы сокращение выбросов парниковых газов у тех, кто владеет автомобилем.

Рисунок 3 Выбросы CO₂ пассажирами в зависимости от подписки на схему каршеринга

Источник: ЕЭК ООН.

2. Влияние схем карпулинга

На сегодняшний день карпулинг на дальние расстояния является наиболее успешным видом транспорта, и мировые компании разработали услугу, предлагающую организованный карпулинг, связывая водителей и пассажиров через централизованные веб-сайты. Недавнее исследование, проведенное компанией BlaBlaCar и основанное на опросах пользователей в 8 странах, показало, что карпулинг снижает выбросы CO₂ на 30%. В этом исследовании также подробно описываются альтернативные виды транспорта, которые были бы выбраны, если бы не было предложения о карпулинге. Интересный вывод из этого исследования заключается в том, что большинство водителей все равно взяли бы свой автомобиль (в одиночку), если бы не существовало схемы карпулинга.

В странах с низким уровнем владения автомобилем карпулинг может оказаться нежелательным выбором, поскольку предложение будет ограничено, а владельцы автомобилей (вероятно, из более высокодоходной части общества) скорее всего не захотят делить свое путешествие с другими.

Карпулинг для ежедневных поездок на работу до настоящего времени не столь успешен, учитывая меньшие стимулы для водителей и альтернативные предложения, такие как общественный транспорт.

Рекомендации

Каршеринг карпулинг обеспечили бы более высокие выгоды CO₂ в странах, где высока доля индивидуальных владельцев автомобилей и где схемы каршеринга/карпулинга заменили бы индивидуальные поездки на автомобиле.

Чтобы максимизировать потенциальную выгоду от сокращения выбросов CO₂, схемы каршеринга предпочтительно должны быть ориентированы на владельцев автомобилей или домохозяйства, которые рассматривают возможность покупки автомобиля, чтобы обеспечить стимул к продаже (или не замене) или отказу от покупки автомобиля. Схемы каршеринга более эффективны для сокращения выбросов CO₂ в городах, где доступны альтернативные виды транспорта.

Схемы карпулинга должны быть в первую очередь ориентированы на поездки на большие расстояния, между городами, учитывая более высокие стимулы как для водителей, так и для пассажиров, прежде чем внедряться в городских районах.

Правовой контекст, связанный с автомобильным транспортом

Правовой контекст на национальном уровне

Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы¹⁰, утверждённая Указом Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 года № 221, определяет стратегические ориентиры развития Кыргызстана на долгосрочный период с учетом вызовов предстоящего периода. В ней сформулирован образ будущего страны, основные принципы и пути достижения целей развития во всех сферах жизни общества – духовной и политической, социальной и экономической. Также определены первоочередные среднесрочные шаги для запуска стратегического видения. Стратегия развития Кыргызской Республики до 2040 года рассматривается как фундаментальный документ, который задает политику развития государства во всех сферах жизни общества.

Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года¹¹, утверждённая Указом Президента Кыргызской Республики от 12 октября 2021 года № 435, направленная на улучшение благосостояния граждан, разработана в рамках Национальной стратегии развития Кыргызской Республики до 2040 года с сохранением принципа преемственности на основе долгосрочных стратегических целей развития страны с ориентацией на человека и акцентом на основополагающее обязательство «не оставить никого позади» Целей устойчивого развития.

Закон Кыргызской Республики «О транспорте»¹² определяет основы правовой, экономической и организационной деятельности транспорта Кыргызской Республики.

Закон Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте»¹³ регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом, который является частью транспортной системы Кыргызской Республики. Отношения, связанные с оказанием услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (троллейбус) и не урегулированные настоящей Законом, регулируются другими законами и иными нормативными правовыми актами Кыргызской Республики.

Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике¹⁴, утвержденные постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519, устанавливают основные принципы организации пассажирских перевозок, порядок взаимоотношений всех субъектов автомобильного транспорта, независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности, уполномоченных государственных органов в сфере транспорта, обеспечения безопасности дорожного движения и органов местного самоуправления.

Правовой контекст на местном уровне (Бишкек)

Программа социально-экономического развития города Бишкек на 2023 год и прогноза на 2024-2025 гг.¹⁵, утверждённая постановлением Бишкекского городского кенеша от 26 мая 2022 г. № 31, разработана в целях реализации Национальной программы развития Кыргызской Республики до 2026 года. В программе заложено видение развития столицы как современного города с зеленой и благоприятной средой для жизни и работы горожан. Программа нацелена сделать город Бишкек драйвером экономического роста страны.

Программа развития города Бишкек «Бишкек – 2026: Благоустроенная и зеленая столица»¹⁶, утверждённая постановлением Бишкекского городского кенеша от 26 мая 2022 г. № 30, определяет приоритетные направления деятельности мэрии города Бишкек до 2026 года.

¹⁰ Официальный сайт Кабинета Министров Кыргызской Республики: <https://www.gov.kg/ru/programs/8>.

¹¹ Официальный сайт Кабинета Министров Кыргызской Республики: <https://www.gov.kg/ru/programs/16>.

¹² Официальный сайт Централизованного банка данных правовой информации Кыргызской Республики Министерства юстиции Кыргызской Республики: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/97>.

¹³ Официальный сайт Централизованного банка данных правовой информации Кыргызской Республики Министерства юстиции Кыргызской Республики: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963>.

¹⁴ Официальный сайт Централизованного банка данных правовой информации Кыргызской Республики Министерства юстиции Кыргызской Республики: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/94728?cl=ru-ru>.

¹⁵ Официальный сайт Централизованного банка данных правовой информации Кыргызской Республики Министерства юстиции Кыргызской Республики: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/530700>.

¹⁶ Официальный сайт Бишкекского городского кенеша: <https://www.gorkenesh.kg/ru/the-rulings-of-the-bgk-mob/28-sozyv/5156-no-30-on-approval-of-the-bishkek-city-development-program-bishkek-2026-landscaped-and-green-capital.html>.

Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек¹⁷, утверждённые постановлением Бишкекского городского кенеша от 5 апреля 2022 г. № 25, разработаны в соответствии с законами Кыргызской Республики «О местной государственной администрации и органах местного самоуправления» и «Об автомобильном транспорте» и постановлением Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике» от 23 сентября 2013 г. № 519. Правила устанавливают основные принципы организации пассажирских перевозок на территории города Бишкек, порядок взаимоотношений всех субъектов общественного транспорта независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности, уполномоченных государственных и муниципальных органов управления в сфере транспорта. Правила направлены на обеспечение защиты прав и законных интересов пассажиров согласно законодательству Кыргызской Республики в сфере транспорта.

Национальное и местное законодательство в области транспорта

В 2022 году в стратегических и программных документах на национальном уровне не было планов по внедрению каршеринга и карпулинга, однако в Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018-2040 гг., утверждённой Указом Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 года № 221, отмечено, что «будет осуществляться постепенный переход на экологически чистые виды транспорта посредством применения электромобилей и электрификации железнодорожных путей». Как и в Национальной программе развития Кыргызской Республики до 2026 года, утверждённой Указом Президента Кыргызской Республики от 12 октября 2021 года № 435, предполагается развитие экологически устойчивого общественного транспорта на электрической тяге, газомоторном топливе. Ожидается, что общественный транспорт большой и средней вместимости будет обслуживать не менее 80% городского пассажиропотока.

Согласно Программе социально-экономического развития города Бишкек на 2023 год и прогноза на 2024-2025 гг., утверждённой постановлением Бишкекского городского кенеша от 26 мая 2022 года № 31, общественная транспортная система – одна из главных составляющих социально-экономической деятельности города. Цель – городской общественный транспорт должен стать ключевым фактором обеспечения городской мобильности.

В рамках этой программы планируется реализация следующих задач:

1. Обеспечение города общественным транспортом, который может соответствовать спросу, с учетом инклюзивного подхода и использованием альтернативных видов топлива.
2. Повышение ответственности частных перевозчиков за качество предоставляемых услуг.
3. Стимулирование перехода горожан на безналичную оплату за проезд в общественном транспорте.

Обозначенные задачи требуют реализации следующих ключевых мер:

- а) поэтапное обновление подвижного состава средней и большой вместительности, работающего на газомоторном и электрическом двигателях;
- б) оптимизация маршрутной сети городского общественного транспорта;
- в) привлечение партнеров и инвесторов для реализации проектов и программ, направленных на улучшение системы общественного транспорта;
- г) совершенствование правил перевозки пассажиров общественным транспортом в целях повышения качества обслуживания и ответственности перевозчиков;
- д) завершение перехода на безналичную систему оплаты проезда в общественном транспорте города Бишкек.

¹⁷ Официальный сайт Централизованного банка данных правовой информации Кыргызской Республики Министерства юстиции Кыргызской Республики: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/550501>.

В Законе Кыргызской Республики «О транспорте», Законе Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте», Правилах организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике, утвержденных постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 г. № 519, и Правилах организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек, утвержденных постановлением Бишкекского городского кенеша от 5 апреля 2022 г. № 25, отсутствуют понятия «каршеринг» и «карпулинг».

Шаги и рекомендации

В исследовании ЕЭК ООН¹⁸, посвященном инициативам каршеринга и карпулинга в Центральной Азии, выделяются следующие ключевые области, которые следует принимать во внимание, для обеспечения эффективного развития инициатив в области каршеринга и карпулинга в городе Бишкек, как указано на рисунке 4:

Создать план устойчивой мобильности.

Для создания устойчивой транспортной среды с соответствующими директивными указаниями по использованию решений совместной мобильности можно разработать план устойчивой городской мобильности (SUMP). Такой план не был бы правовым актом, но определял бы долгосрочные действия государственных учреждений и правительственных органов в области мобильности и мог бы упоминать совместную мобильность как компонент глобальной политики устойчивой мобильности.

В ходе обсуждения проекта Программы социально-экономического развития столицы «Бишкек – 2026: Благоустроенная и зеленая столица» представители гражданского общества отмечали необходимость единого подхода к городской мобильности. Исполнительный директор Фонда «Сорос-Кыргызстан» Шамиль Ибрагимов призвал использовать понятие городской мобильности¹⁹.

Сформировать правовую базу для внедрения инициатив карпулинга и каршеринга, включая разработку:

- Принципов и направлений государственного регулирования:

В соответствии с Регламентом Кабинета Министров Кыргызской Республики²⁰, утвержденным постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 28 октября 2021 года № 233, проекты законов вносятся в Жогорку Кенеш Президентом, Председателем Кабинета Министров по собственной инициативе либо по предложениям министерств, государственного комитета, иных государственных органов. Для внесения изменений в Законы Кыргызской Республики «О транспорте» и «Об автомобильном транспорте» возможна и народная инициатива (10 000 избирателей)²¹.

На основе введения изменений в законодательство на национальном уровне город Бишкек может приводить в соответствие свои нормативно-правовые акты на местном уровне. Мэрия города Бишкек вносит соответствующий пакет документов на рассмотрение Бишкекского городского кенеша (местный парламент), который, в свою очередь, рассматривает данный вопрос на заседании профильной комиссии местного парламента, а затем по итогам на сессии Бишкекского городского кенеша. В случае поддержки местных парламентариев обновлённые Правила вступают в силу.

С учётом мероприятий, связанных с разработкой Стратегии развития транспорта в городе Бишкек, внесением изменений в нормативно-правовые акты и совершенствованием инфраструктуры города, внедрение каршеринга и карпулинга можно рассматривать после 2025 года.

¹⁸ https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf (стр. 76-93).

¹⁹ Развитие Бишкека. Необходим единый подход к городской мобильности: https://24.kg/obschestvo/217517_razvitiye_bishkeka_neobhodim_edinyiy_podhod_k_gorodskoy_mobilnosti/.

²⁰ Официальный сайт Централизованного банка данных правовой информации Кыргызской Республики Министерства юстиции Кыргызской Республики: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/158642>.

²¹ Согласно Конституции Кыргызской Республики.

В связи с отсутствием понятий «каршеринг» и «карпулинг» в национальном и местном законодательстве местным властям необходимо ввести обновлённый понятийный аппарат в Правилах организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек, утверждённых постановлением Бишкекского городского кенеша от 5 апреля 2022 года № 25.

- Правовых требований к операторам каршеринга и карпулинга, механизма их практической реализации в коммерческой деятельности:

Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики является государственным органом, формирующим, реализующим государственную политику и осуществляющим управление в сфере автомобильного, железнодорожного и водного транспорта и дорог.

Министерства, государственные комитеты, административные ведомства, иные государственные органы, органы местного самоуправления при проведении анализа регулятивного воздействия к проектам нормативного правового акта, регулирующих предпринимательскую деятельность, должны руководствоваться Методикой проведения анализа регулятивного воздействия нормативных правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утверждённой постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2020 года № 504²².

Соответственно будут вноситься соответствующие изменения в Законы Кыргызской Республики «О транспорте» и «Об автомобильном транспорте».

- Требования к клиентам сервисов совместной мобильности:

Помимо требований, установленных операторами совместной мобильности (чаще всего минимальный возраст и водительский стаж), также должны быть установлены юридические требования, такие как наличие действительных водительских прав и соблюдение правил дорожного движения.

- Мер по стимулированию развертывания сервисов совместной мобильности:

Наиболее распространенными мерами, которые можно предложить, являются меры административной поддержки, такие как ограничение движения транспортных средств в определенных районах, введение платных парковок, адаптация организации дорожного движения с выделением полос для каршеринга. Также может быть предусмотрено принятие мер финансовой поддержки, таких как налоговые льготы и субсидии.

Выработать процедуры выдачи разрешений на осуществление деятельности каршеринга

После внесения изменений в Законы Кыргызской Республики «О транспорте» и «Об автомобильном транспорте» для внедрения совместной мобильности может возникнуть необходимость в приведении в соответствие и подзаконные акты на национальном уровне (Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике, утвержденных постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519) и на местном уровне (Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек, утверждённых постановлением Бишкекского городского кенеша от 5 апреля 2022 года № 25).

Изменения, которые необходимо предусмотреть в этих законах, должны быть также связаны с введением административных процедур выдачи лицензий и разрешений операторам каршеринга.

Создать экономические стимулы для операторов совместной мобильности

Можно экономически стимулировать развитие деятельности операторов каршеринга при одновременном улучшении экологической ситуации в городе, например, субсидируя приобретение ими электромобилей. Также можно рассмотреть варианты снижения налогов или предоставления кредитов по льготным ставкам. Однако эти меры должны оставаться временными, чтобы обеспечить развитие конкуренции в долгосрочной перспективе.

Для местного контекста можно рассмотреть такие варианты, как бесплатные парковки, налоговые льготы, выдача талонов на бензин или карты с преимуществом по комплексу услуг (мойка, диагностика и др.).

²² Анализ регулятивного воздействия: <https://mineconom.gov.kg/ru/direct/5/50>.

Установить мониторинг результатов реализованных мероприятий

Мониторинг результатов принятых положений, мер и программ является основополагающим для обеспечения эффективного использования государственных ресурсов, мобилизованных для реализации проектов каршеринга и карпулинга. Необходимо определить цели развития и осуществлять их мониторинг, а также проанализировать результаты реализованных пилотных проектов. Также необходимо планирование, поэтому рекомендуется определить перспективы для дальнейшего устойчивого развития совместной мобильности.

Рисунок 4 Рекомендуемые шаги органов власти для развития каршеринга и карпулинга²³



²³ «Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу», ЕЭК ООН, 2020: https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf.

Рекомендуемые критерии и условия для операторов каршеринга и карпулинга (когда это применимо):

- наличие в парке оператора достаточного количества транспортных средств (не старше 3 лет);
- транспортные средства должны соответствовать законодательству и нормативным актам (габариты, экологический класс и др.);
- транспортные средства должны быть оснащены специальным оборудованием (спутниковая навигация, подключение к интернету);
- средства дистанционного управления и контроля и др., которые должны быть сертифицированы;
- документы, свидетельствующие о том, что транспортные средства регулярно проходят технический осмотр и техническое обслуживание в соответствии с местными законодательством и, если возможно, правилами ООН;
- документы, свидетельствующие о наличии клиентской службы (по телефону или через приложение оператора для смартфона);
- документы, свидетельствующие о наличии установленных процедур охраны личных данных клиентов и гарантирующие их сохранность;
- договор страхования автогражданской ответственности за причинение вреда лицам, управляющим транспортным средством (на каждый автомобиль);
- наличие свободного программного обеспечения, позволяющего клиентам бронировать автомобили оператора;
- предоставление в систему управления дорожным движением города данных о местоположении автомобилей оператора и их статуса использования;
- доказательства статуса хорошей репутации компании;
- отсутствие просроченной задолженности по уплате налогов, сборов и иных обязательных платежей;
- наличие зарегистрированного офиса в городе Бишкек;
- отсутствие грубых нарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, процедур ликвидации или банкротства.

Заключение

Общественный транспорт в Кыргызстане полагается в основном на автобусные сети (микроавтобусы, троллейбусы). Каршеринг и карпулинг все еще находятся в стадии разработки и могли бы стать безопасным и экологически чистым дополнительным видом транспорта. Это предлагает привлекательную альтернативу частному автомобилю, а также может способствовать более эффективному использованию имеющихся ресурсов. Сокращая количество автомобилей в городах, это также могло бы помочь уменьшить загрязнение дорожного транспорта и заторы.

Партнёры по развитию также оказывают поддержку столичному муниципалитету в наращивании потенциала сотрудников в области городской мобильности. В рамках технической помощи Всемирного банка в области городской мобильности в Центральной Азии, поддерживаемой Корейским трастовым фондом зелёного роста, представители муниципальных органов власти города Алматы (Республика Казахстан), города Ташкента (Республика Узбекистан), города Тбилиси (Грузия), города Душанбе (Республика Таджикистан) и города Бишкек (Кыргызская Республика) обмениваются знаниями и опытом. В настоящее время представители мэрии города Бишкек и Всемирного банка обсуждают вопросы администрирования общественного транспорта, в том числе и методологическую помощь в части регулирования дорожного движением, изучение опыта строительства подземных и надземных парковок, а также экспертную поддержку при проведении аэросъёмки и топосъёмки в рамках разработки Генерального плана города Бишкек.

Администрация и общественные объединения города Бишкек при поддержке ЕЭК ООН целенаправленно реализовывают мероприятия по созданию инновационных решений для городской мобильности, такие как услуги по шерингу электросамокатов и велосипедов.

При реализации инициатив каршеринга и карпулинга в городе Бишкек необходима координация центрального и местного правительств. Следует отметить важность корреляции законодательства на национальном и местном уровнях. Рекомендации, приведённые в этой публикации, могут быть использованы в качестве основы для этого осуществления.

Предложения по разработке политики устойчивой городской мобильности по каршерингу и карпулингу планируется включить в Концепцию «Умный устойчивый город Бишкек до 2033 года», которая разрабатывается в рамках Объединения для умных устойчивых городов (U4SSC), глобальной инициативы ООН, координируемой Международным союзом электросвязи, Европейской экономической комиссией ООН и ООН-Хабитат.

Ранее мэрия города Бишкек совместно с Европейской экономической комиссией ООН в период с 2020 по 2022 годы провела работу по подготовке городского профиля умного устойчивого города Бишкек. В профиле представлены результаты оценки города по ключевым показателям эффективности объединения «Для умных устойчивых городов»²⁴.

Таким образом, город Бишкек стремится к созданию комфортных и безопасных условий мобильности населения с использованием современных интеллектуальных решений и технологий. Рекомендации, представленные в этой публикации, могут быть использованы в качестве инструмента для поддержки этих усилий. С внесением соответствующих изменений в законодательные акты, регулирующие пассажирские перевозки, может быть создана основа, облегчающая разработку и внедрение услуг каршеринга и карпулинга, что станет дальнейшим шагом на пути к созданию более устойчивой транспортной системы.

²⁴ Профиль умных устойчивых городов, Бишкек, Кыргызстан, ЕЭК ООН, 2022 г.: <https://unece.org/sites/default/files/2022-03/SSCP%20Bishkek%20eng%20web.pdf> (на английском языке).

Разработка политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив по каршерингу и карпулингу Кыргызстан

В рамках проекта по укреплению потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу ЕЭК ООН опубликовала первое исследование, посвященное возможному появлению и развитию услуг совместной мобильности в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. В исследовании представлены руководящие принципы, учитывающие лучшие практики, связанные с каршерингом и карпулингом в государственном и частном секторах.

В данной публикации представлен местный контекст в Кыргызстане, связанный с городским транспортом и устойчивой мобильностью, а также юридические аспекты, которые необходимо учитывать при разработке услуг каршеринга и карпулинга в Бишкеке. В публикации также отражена оценка «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS) и предоставлены рекомендации по созданию услуг каршеринга и карпулинга в Бишкеке, основанные на обсуждениях, проведенных с местными и национальными заинтересованными сторонами.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>