



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

**МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ СИСТЕМЫ
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ
ПОЛИТИКИ**

16 ОКТЯБРЯ 2015



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ СИСТЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

ОТЧЕТ

По просьбе Московского Департамента транспорта, Международная ассоциация Общественного транспорта (далее МСОТ) делегировала группу независимых экспертов общественного транспорта, которые посетили Москву с 28 до 30 сентября 2015. Была сформирована Команда МСОТ в составе:

- Michael Lichtenegger, исполнительный директор NewUrbane Mobility Wien GmbH, Wiener Linien GmbH & Co KG, Вена, Австрия
- Jeremy Yap, Заместитель Исполнительного Директора Общественного Транспорта, Политики и Планирования, Администрация Наземного Транспорта, Сингапур
- Carlos Cristobal Pinto, Член UITP и комиссии городской жизни, Специалист по транспорту, Мадрид, Испания

Руководитель команды экспертов - Mohamed Mezghani, заместитель Генерального секретаря МСОТ, Техническая поддержка Hilia Boris Iglesias, менеджер МСОТ.

Цель МСОТ состояла в том, чтобы оценить политику общественного транспорта Москвы и организационную систему, и сформулировать общую оценку и рекомендации для дальнейших действий или дополнительных мер.

Для достижения поставленной задачи, эксперты МСОТ провели ряд встреч с руководством Департамента транспорта и представителями организаций – операторов общественного транспорта (ГУП «Московский метрополитен» и ГУП «Мосгортранс»), и осуществили поездки на метро и наземном общественном транспорте.

Команда МСОТ выражает благодарность за оказанное сотрудничество представителям Департамента транспорта и представителям подведомственных организаций за их готовность



предоставить информацию и поддержать задачи МСОТ. Все встречи и посещения были очень хорошо организованы и подготовлены.

Следуя этим задачам, МСОТ формулирует заключения и рекомендации, описанные далее в отчете. Нужно отметить, что в докладе не ставится цель описания посещенной инфраструктуры или отчета о переговорах, состоявшихся в Москве. Он сосредоточен на предложенных выводах и рекомендациях, сделанных по итогам встреч и посещений инфраструктуры.

1. Транспортная политика и стратегия

Москва развивает ряд крупных инфраструктурных проектов и амбициозных инициатив, направленных на улучшение условий передвижения жителей и гостей Москвы. МСОТ ценит усиленную работу и средства, использованные правительством Москвы за прошедшие 4 года, наглядно демонстрирующие **умелое руководство и политическую волю** для достижения стабильной работы транспортной системы. Московское правительство сделало правильный политический и технический выбор в интересах граждан и бизнеса.

Тем не менее, МСОТ отмечает, что **транспортная стратегия Москвы является по-прежнему благоприятной в отношении частных автомобилей по сравнению с такими городами как Лондон, Стокгольм, Милан или Сингапур, Пекин, Богота, где меры по сокращению количества частных автомобилей гораздо более радикальны**. В этой связи рекомендуется осуществить реализацию дополнительных мер, направленных на ограничение автомобильного движения. Кроме того, МСОТ рекомендует устанавливать количественные целевые показатели и временные рамки для транспортной стратегии в дополнение к набору целей по распределению по видам общественного транспорта (71% поездок на общественном транспорте к 2020 году) и времени поездки на работу (снижение на 20% к 2020 году). В этой ситуации, случаи Вены и Сингапура могут быть хорошими примерами для подражания.

Транспортный департамент - единый государственный орган, отвечающий за общественный транспорт в городе Москва. Обязанности Департамента включают в себя разработку, организацию и



регулирование Московской транспортной инфраструктуры, системы и политики в области передвижения. МСОТ высоко оценивает и поддерживает **интегрированный и целостный подход**, принятый Московским правительством. Москва присоединилась к кругу немногих городов в мире, которым удалось интегрировать все виды перевозок и политику в рамках одного и того же органа, таких как Сингапур, Лондон, Дубай или Сеул. Эффективность управления транспортным комплексом Москвы очень высока с учетом того, что территория и численность обслуживаемого населения огромны.

Верное использование земельных участков, прилегающих к транспортным узлам оказывает значительное влияние на поведение москвичей в передвижении, выборе маршрутов и видов транспорта. Это важно для объединения транспорта с градостроительной деятельностью при развитии новых территорий Москвы. Как в случае со строительством второй кольцевой линии метро, которая направлена на развитие и перекалфикацию существующих промышленных зон. МСОТ подчеркивает важность комплексного планирования и рекомендует принять аналогичный подход для всех крупных градостроительных проектов.

2. Нормативная база и отношения заинтересованных сторон

Нормативно-правовая база, регулирующая управление транспортным комплексом Москвы зависит от законодательной базы Российской Федерации, что означает необходимость внесения изменений в законодательную базу РФ. Поскольку транспортная ситуация Москвы во многом отлична от остальной части России необходимо выработать эффективные инструменты местного регулирования (например, регулирование рынка такси), как в Лондоне или Париже, которые имеют особый статус столичных городов.

Работа Московского метрополитена и наземного городского транспорта осуществляется ГУП «Московский метрополитен» и ГУП «Мосгортранс» соответственно. В соответствии с существующей правовой базой нет договорных отношений между правительством г. Москвы и выше упомянутыми предприятиями. Рекомендуется заключение договоров об оказании услуг как это сделано в ряде городов, где договорные отношения существуют между государственными органами и перевозчиками, например, как в Париже, Берлине, Барселоне, Вене и



др. Тем не менее, МСОТ отметил слаженность и эффективность работы государственного органа и подведомственных организаций.

Московская система общественного транспорта оперируется за счет доходов от продажи билетов за проезд, небилетных доходов и субсидии, покрывающей дотации на билеты для очень большого количества граждан. В этом году заседание Московского Международного Экспертного Совета по транспорту было посвящено билетным решениям и небилетной выручке. Поэтому МСОТ не предполагал глубоко раскрывать эту тему для экспертной оценки. Тем не менее, МСОТ рекомендует уделить больше внимания работе с частным бизнесом, с целью получения **внебилетных доходов**. Это может происходить через государственно-частное партнерство (например, автобусные остановки, система проката велосипедов), услуги на станциях и остановках (например, удобные магазины, торговые автоматы), реклама, и т.д. Что более важно, растущий метрополитен и расширение сети наземного транспорта позволяют получать доход от верного использования земельных участков, которые можно использовать для создания зон комфортной торговли, девелоперских проектов и других клиенто-ориентированных сервисов. С этой целью важно определить условия для государственно-частного партнерства на самой ранней стадии. Показателен опыт метро в Гонконге или Токио, где компания Japan Rail East получает 31% всей выручки от небилетных доходов, при этом оптимально используя всю площадь станций для получения доходов от рекламы, торговли и других коммерческих проектов.

3. Личный транспорт и парковка

Несмотря на высокую плотность населения (по сравнению с другими мегаполисами), которая является фактором в пользу общественного транспорта, частных автомобилей в Москве очень много - около 3,2- 3,5 млн. в сутки. Как следствие, это приводит к очень высокой плотности движения. Борьба с пробками является приоритетной задачей Московского департамента транспорта. Рассчитано, что для улучшения скорости передвижения на Московских дорогах необходимо снизить количество автомобилей на 500 тысяч. Для решения проблемы пробок введена платная парковка, которая стимулирует кратковременную стоянку. Оплату парковки можно произвести в паркоматах, с помощью



смс или через мобильное приложение; так же есть резидентные разрешения для жильцов. Хотя на настоящий момент данные меры воспринимаются москвичами как сильно ограничительные, на самом деле данная политика в отношении частных автомобилей весьма либеральна, т.к. сосредоточена только на парковках. В то время как города, имеющие сходные проблемы трафика, вводят дополнительные меры ограничивающее число частных автомобилей. Например, большое количество пешеходных зон, выделенные полосы для общественного транспорт, плата за въезд в определенные районы, очень высокие налоги на покупку автомобиля, как в Дании и Сингапуре, и вплоть до запрета на покупку автомобилей, как в Китае - городе Шенчжен.

Ввод платных парковок уже привел к увеличению скорости движения на 5 - 12% на улицах, где применена платная парковка, и снижению транспортной нагрузки на 25%. Это превосходные результаты с точки зрения эффективности данной инициативы. Однако, МСОТ обращает внимание на риск того, что улучшение условий дорожного движения будет привлекать еще больше автомобилей. Чтобы избежать этого, МСОТ рекомендует выделять больше пространства для наземного общественного транспорта и велосипедов, так же необходимо создавать дополнительные пешеходные зоны. Необходимо создавать **иерархию и взаимодополняемость видов транспорта**, где пешеходы имеют первый приоритет, затем общественный транспорт, велосипеды и в последнюю очередь частные автомобили.

Для этого необходимо сделать город более привлекательным и комфортным для **пешеходов**. МСОТ полностью поддерживает программу «Моя улица», которая направлена на повышение мобильности пешеходов и предусматривает заметные действия с целью предоставления приоритета пешеходам в отношении рассматриваемой транспортной инфраструктуры. Рекомендуется ограничение движение частных автомобилей на некоторых центральных улицах и ввод наземных пешеходных переходы вместо длинных подземных переходов. Кроме того, МСОТ поддерживает проект, направленный на улучшение территории в 50-метровой зоне вокруг станций метрополитена для лучшей доступности станций метрополитена и интеграции их в среду города, что делает передвижение пешеходов более комфортным и безопасным.

4. Общественные виды транспорта и маршрутные сети.



Московское **метро** является одной из крупнейших систем в мире, перевозя около 8 млн. пассажиров ежедневно. Оно является основой транспортной системы Москвы и очевидно, что его пассажиропоток постоянно растет. С интервалом движения 90 сек в часы пик и длиной поездов 170 метров, метро является образцом эффективности операционного управления. Московский метрополитен сталкивается с ситуациями предельной перегрузки, пиковая заполняемость метрополитена равна 7 пассажиров/м². Несмотря на это, необходимо увеличение сети метрополитена в связи с высоким пассажиропотоком. В этом контексте МСОТ высоко оценивает непрекращающееся строительство (+139 км и 93 станции к 2020 году) и модернизацию системы, в частности: обновление подвижного состава (поезда со сквозным проходом, что означает более высокий потенциал по перевозке пассажиров, чем у существующих поездов), новые типы станций, включая большое количество удобств и услуг для пассажиров. МСОТ отмечает создание дополнительного комфорта для пассажиров с реализацией мероприятий по кондиционированию воздуха и Wi-Fi в поездах.

Команда МСОТ была поражена, узнав, что расписание метро может изменяться ежемесячно, чтобы адаптировать загрузку метрополитена к изменениям пассажиропотока.

МСОТ рекомендует осуществить конкретные меры, направленные на управление пассажиропотоком в часы пик. Так же МСОТ рекомендует увеличивать хордовую связанность метрополитена с целью упрощения передвижения пассажиропотока вне центра города.

МСОТ знает об ограничениях инфраструктуры метро, особенно, о глубине станций, исторических станциях без возможности внедрения в них новой инфраструктуры, что делает их **доступность** трудной для людей с ограниченными возможностями. Тем не менее, важно реализовывать решения, которые улучшат физическую доступность к платформам для людей с ограниченными возможностями. В этой связи, МСОТ поддерживает создание специальной службы «Центр обеспечения мобильности пассажиров» и внедрение ее на всех станциях метрополитена.

Московская **наземная маршрутная сеть общественного транспорта** включает в себя: автобусы, троллейбусы и трамваи. Это одна из самых переполненных систем наземного транспорта в мире с более,



чем 6 миллионами пассажиров ежедневно. МСОТ поддерживает проекты по улучшению, которые были реализованы в течение последних 3-4 лет, включая обновление парка подвижного состава низкопольными автобусами (достигнуто 98% парка), кондиционирование воздуха (оснащено 50% подвижного состава), повышение экологического класса (уже сейчас 60% автобусов Мосгортранса класса Евро 4 и 5). Идет закупка низкопольных трамваев, на настоящий момент закуплено 60 единиц. Введена автоматизация сервисного обслуживания и контроля с внушительными результатами, проведена реструктуризация штата, что привело к значительному росту производительности.

Так же стоит отметить проекты с Московским Автодорожным Институтом, внедрение единой бренд айдентики, создание точек WiFi на остановках, табло, которое показывает время прибытия транспортного средства. Все эти инициативы и проекты привели к увеличению пассажиропотока и, в частности, количеству платежеспособных пассажиров.

Для того, что бы сделать наземный транспорт еще более привлекательным, МСОТ рекомендует дать приоритет автобусам, троллейбусам и трамваям на улицах города, увеличивая длину выделенных полос и вводя их в эксплуатацию как можно скорее. Кроме того, необходимо внедрять скоростной автобусной транспорт (BRT) и так же автобусы с повышенным уровнем комфорта, такие решения должны внедряться на больших магистралях, чтобы дополнять метрополитен. В таких городах как: Сеул, Гуаньчжоу, Мехико, Тегеран, Стамбул удалось внедрить выше указанные сервисы и они могли бы стать примером для Москвы.

Что касается троллейбусов, рекомендуется рассмотреть их обновление и/или исследование пригодности электрических автобусов, хотя зимние климатические условия могут препятствовать использованию электробусов. Города, такие как Лион или Женева представили современные троллейбусы, в то время как в Канаде тестируются электробусы в областях с условиями климата, подобными Москве. Знания и обмен опытом с этими городами может помочь принятию решений в Москве.

Московский наземный общественный транспорт представляет собой не только парк Мосгортранса, но и большой парк, обслуживаемый частными операторами. МСОТ поддерживает внедрение новой маршрутной сети, интегрирующей частных операторов в общую систему общественного транспорта. Она направлена на рационализацию использования целого парка на основе



оптимизированной схемы маршрутов, отражающих развитие спроса и улучшение эффективности обслуживания. С точки зрения транспортной сети, важно, чтобы направления, назначенные частным операторам, дополняли маршруты Мосгортранса и метро, а не конкурировали с ними. Кроме того, МСОТ приветствует решение Правительства Москвы о создании тендерных условий и установление договорных отношений с выбранными частными операторами. Это поддерживает подход, направленный на создание договоров валовой стоимости с поощрением на основе производительности и пассажиропотока. Вознаграждение перевозчиков будет состоять из двух частей: 70% на предоставление услуги и 30% на качество и производительность. Кроме того, необходимо интегрировать этот новый сервис с единой билетной системой городского транспорта и внедрить использование карты Тройка, чтобы сделать общественный транспорт простым в использовании. Наконец, что не менее важно, беспрепятственное перемещение между маршрутными автобусами и другими видами транспорта должно обеспечиваться путем правильного расположения и проектирования пересадочных пунктов и комплексной информации о поездках.

Рынок **такси** испытал кардинальные изменения в течение последних лет в части организации и регулирования. На основании федерального закона 2011 года деятельность такси была либерализована с целью официального оформления нелегальных такси - 'бомбил' как их называют в народе. Таким образом, нелегальным такси предложили возможность узаконить свой бизнес, путем запроса лицензии на таксомоторную деятельность посредством очень простой процедуры: онлайн-запроса, без медицинского контроля, без проверки судимости, без теста на навыки вождения или знание города, без ограничений типа и срока эксплуатации автомобиля, без обязательств иметь таксометр, без тарифного регулирования.

Этот подход позволил увеличить количество выданных лицензий до 55 000 в 2015 (т.е. увеличить в 8 раз по сравнению с 2010 годом). Таким образом, такси стало очень популярным в Москве и доступным для значительной части населения. Это создало рабочие отношения между владельцами такси и Департаментом транспорта, который предлагает им воспользоваться финансовой поддержкой для покупки новых автомобилей. К 2018 году все автомобили такси должны быть окрашены в



желтый цвет, они станут более заметными и будут интегрированы в брендовую политику Департамента транспорта.

Такой либеральный режим такси является уникальным для крупных городов, таких как Москва. Хотя МСОТ признает гибкость, обеспечиваемую новой рыночной организацией и регулированием, он рекомендует установить верхний предел количества такси к 2018 году. Поскольку, такси – это источник загруженности на дорогах, их число должно быть сбалансировано с учетом другого общественного транспорта, спроса и пропускной способности дорожной сети. Кроме того, МСОТ рекомендует внедрить базовые требования для получения профессионального удостоверения таксиста и обеспечения безопасности обслуживания пассажиров в такси, без ущерба гибкости и простоты процедуры получения лицензий на таксомоторную деятельность.

Помимо растущего развития традиционных видов транспорта, в Москве реализуются совместные с бизнесом решения для транспорта, предлагающие альтернативные варианты передвижения. МСОТ поддерживает развитие городского **велопроката и каршеринга** в Москве, следуя примерам многих других городов. МСОТ подчеркивает высокий рост поездок на прокатных велосипедах, всего зарегистрировано порядка 850 тысяч поездок в 2015 году, что почти в 8 раз больше по сравнению с 2014 годом. Тем не менее, необходимо обеспечить надлежащие условия безопасности, активно развивая обширную сеть велосипедных дорожек, отделенных от автомобильного движения.

5. Информационные технологии и продажа билетов

Технологические инновации являются ключевым компонентом Московской транспортной политики. Эксперты МСОТ наблюдали прочное внедрение информационных и коммуникационных технологий в транспортные проекты и оценили их вклад в улучшение организации дорожного движения, эффективные решения, повышение качества обслуживания и удовлетворения потребностей пассажиров.

МСОТ посетил Ситуационный центр управления движением и был проинформирован о способах контроля дорожного движения и



технологических инструментах, имеющихся в распоряжении центра. МСОТ был впечатлен усовершенствованными инструментами и методами, используемыми Центром, а также навыками его инженеров и менеджеров. Продвинутые технологии, реализуемые Центром, предусматривают большой потенциал в плане сбора данных и эксплуатации, что позволит осуществить разработку мобильных приложений на основе реальной информации об условиях движения на дорогах, поведения водителей и пользователей общественного транспорта в целом. МСОТ рекомендует в полной мере использовать эти данные и сделать их доступными для разработчиков приложений. Есть неоспоримые доказательства из разных стран, показывающие, что предоставление **открытых данных** обеспечивает выгоду пассажирам, улучшая их впечатления от поездки и экономя им время при использовании информационных услуг, предоставленных разработчиками; и транспортным организациям, позволяя им работать более эффективно, демонстрируя открытость и прозрачность для пассажиров, акционеров и регулятора. С учетом данных обстоятельств и ростом глобального спроса населения на информацию, которая будет общедоступной во всех сферах жизни (например, здравоохранение и образование), МСОТ считает, что Московский транспортный сектор должен проявлять инициативу в предоставлении открытых данных разработчикам программного обеспечения и пассажирам, желательно на бесплатной основе и без каких-либо ограничений.

МСОТ получил полную информацию о транспортной карте **Тройка** и выражает высокое удовлетворение относительно реализации и технического исполнения системы. Тройка - это комплексная, интермодальная и мультисервисная карта, которая упрощает использование общественного транспорта и делает его более привлекательным для пассажиров. Благодаря карте Тройка значительно сократились очереди в кассы. Дополнительная возможность оплачивать проезд «последней мили» (например, маршрутки) предоставит сквозное решение для покупки билетов, что привлечет еще больше пользователей к общественному транспорту. Предоставление возможности оплаты и получения доступа к сети метро с помощью бесконтактной банковской карты и смартфонов NFC ставит Москву в число городов-лидеров в области электронной продажи билетов наряду с несколькими указанными, такими как Токио, Лондон, Гонконг и Шанхай. В этом контексте МСОТ рекомендует использовать возможности, предоставляемые цифровыми технологиями для реализации передовой



тарифной структуры, которая будет учитывать различные сегменты пассажиров и помогать в управлении спросом. Приоритетом развития должны быть сезонные или безлимитные билеты, предоставляющие возможность неограниченного количества поездок в течении определенного времени (неделя, месяц или год).

Команда МСОТ была впечатлена новыми сервисами и технологическими инновациями, реализованными на станции Котельники, используемыми для удобства пассажиров и анализа их поведения, на основе информации, полученной из систем автоматического наблюдения. Модернизация турникетных систем на станциях и распространение интеллектуальных технологий во всей сети, которые должны быть завершены к концу 2016 года, станут значительным достижением Московского метрополитена.

6. Брендинг и имидж

Департамент транспорта разработал **единый брендинг** для всей транспортной инфраструктуры и подведомственных организаций, связанных с перевозками пассажиров. Брендинг включает в себя цветовое кодирование и символику, отображающую транспортные средства и их единство внутри Московского транспорта. Комплексный подход к брендированию объектов транспортной инфраструктуры ставит Москву в один ряд с ограниченным числом городов, успешно реализовавших аналогичные проекты. МСОТ рекомендует усилить коммуникацию внутри организации и по отношению к населению с использованием всех медиа каналов. Единый визуальный образ общественного транспорта позволит москвичам чувствовать себя частью этой системы. Кроме того, это должно подчеркнуть роль и достижения Московского правительства и обеспечить поддержку от всех заинтересованных сторон.

МСОТ также высоко оценил развитие клиентских сервисов. Сервисный центр и Контакт-центр предназначен для москвичей и пассажиров с целью получения информации и решения вопросов по всем проектам транспортного комплекса Москвы.

Выводы



МСОТ поддерживает стратегию развития общественного транспорта, начатую в городе Москве с 2011 года, и признает, что Правительство Москвы успешно реализует ее. Эта стратегия - фундаментальный шаг к стабильной городской мобильности.

МСОТ рекомендует осуществление действий, определенных в настоящем докладе, с особым акцентом на следующие рекомендации:

1. Укрепление политики мобильности путем реализации дополнительных мер, ограничивающих трафик личных автомобилей, в частности дальнейшее развитие парковочного пространства в городе.

2. Определение четкой иерархии и взаимодополняемости между видами транспорта, где пешеходы наряду с общественным транспортом и велосипедами, должны иметь приоритет над личными автомобилями.

3. Предоставление мер для ограничения трафика на выбранных центральных улицах.

4. Осуществление конкретных мер, направленных на управление количеством пассажиров в часы пик.

5. Увеличение длины выделенных полос для движения общественного транспорта и ускорение их реализации, а также рассмотрение возможности запуска скоростного автобусного транспорта на основных магистралях города.

6. Интеграция услуг частных перевозчиков в сеть общественного транспорта, посредством заключения договорных отношений, в которых помимо объёма выручки будут также закреплены стандарты качества обслуживания пассажиров.

7. Определение базовых требований для получения профессионального удостоверения таксиста и обеспечения безопасности обслуживания



пассажиры в такси, без ущерба гибкости и простоты процедуры получения лицензий на таксомоторную деятельность.

8. Предоставление обширной сети велосипедных дорожек, отделенной от движения автомобилей.

9. Предоставление данных Ситуационного центра о загруженности дорог пользователям и пассажирам, желательно на бесплатной основе и без каких-либо ограничений.

10. Внедрение продвинутой тарифной стратегии (в рамках «Тройки»), которые помогут управлять пассажиропотоком (например, тарифы в часы пик, программы лояльности).

11. Разработка надлежащего подхода вовлечения частного сектора с целью получения нетранспортных доходов.

12. Усиление коммуникации внутри организации и по отношению к населению с использованием всех медиа каналов с целью повышения имиджа общественного транспорта.

Среди многочисленных проектов и действий, реализуемых в городе Москва, МСОТ хотел бы дать особую высокую оценку следующим инициативам:

1. Интегрированный и целостный подход, принятый Московским правительством, охватывающий все способы передвижения пассажиров и транспортную инфраструктуру.

2. Значительное расширение и модернизация сети метро, в том числе двух новых кольцевых линий. Wi-Fi в метрополитене.



3. Обновление подвижного состава автобусного и трамвайного парка, с целью улучшения его доступности и комфорта пассажиров.

4. Развитие системы городского велопроката и каршеринга в Москве, следуя примерам некоторых городов.

5. Подход к реализации новой маршрутной сети и заключение договорных отношений с коммерческими перевозчиками, установление с частными операторами договоров валовой стоимости для стимуляции пассажиропотока.

В завершении МСОТ призывает к продолжению и укреплению реформы общественного транспорта. МСОТ считает, что Москва реализует верные масштабные транспортные инициативы. При этом команда МСОТ отмечает, что Москва реализует либеральную политику по отношению к личному транспорту и ограничениям в его адрес, это сдерживает развитие и популярность общественного транспорта и тормозит решение задачи обеспечения комфорта жизни и передвижения москвичей и гостей города.

Справка

Международный союз общественного транспорта (МСОТ) / Union Internationale des Transports Publics (UITP) - это крупнейшая транспортная организация, объединяющая более 2900 городских и региональных компаний - транспортных операторов общественных пассажирских перевозок из более чем 90 стран мира всех континентов.

МСОТ – это крупнейшая в мире и единственная международная ассоциация, куда входят все категории предприятий и организаций, имеющих отношение к



городским и пригородным пассажирским перевозкам всеми видами общественного транспорта:

- операторы общественного транспорта - метро, наземный рельсовый транспорт (трамвай, ЛРТ), автобус, железная дорога, обслуживающая город и пригороды, водный транспорт и т.д.;
- властные и регулирующие органы, отвечающие за развитие общественного транспорта на национальном, региональном и местном уровнях;
- производители и поставщики подвижного состава, транспортного оборудования и услуг;
- научно-исследовательские, консалтинговые и проектные организации;
- технические школы и университеты, ассоциации и союзы, транспортная пресса.

Региональные секции МСОР охватывают страны, входящие в следующие регионы планеты - Европа, Северная Америка, Латинская Америка, Азиатско-Тихоокеанский регион, Африка, Ближний Восток и Северная Африка, Евразия, Австралия.

МСОР имеет следующие секции по видам транспорта: метрополитены, автобусный транспорт (вкл. троллейбусные операторы), легкорельсовый транспорт, водный транспорт, региональный транспорт.