

ЭКСПЕРТ.УРБАН

ЭКСПЕРТ

№2 (2) Сентябрь 2026 г.

4

Главная тема
Новая скорость

12

Герой
Максим Ликсутов о настоящем
и будущем столичного транспорта

44

Регионы
Как Дальний Восток становится ближе:
главные транспортные проекты





Реклама, АО "ЛОТТЕ РУС" (ОГРН: 5027700022074, адрес: 121099, г. Москва, Новинский бульвар, дом 17/1, стр. 1-10/1)

16+





ЛОТТЕ ОТЕЛЬ МОСКВА

ВОПЛОЩЕНИЕ СОВРЕМЕННОЙ
РОСКОШИ В УТОНЧЕННОМ
АЗИАТСКОМ СТИЛЕ

ПОДАРОЧНЫЕ КАРТЫ
уикенд в отеле | гастрономия

заказать онлайн:



Новинский бульвар, д. 8, стр. 2, Москва, 121099, Россия

www.lottehotelmoscow.ru

+7 495 745 1000

СОДЕРЖАНИЕ



4
Главная тема
От маятника к паутине



18
Место
Ленинградский вокзал — на стыке искусства и прогресса



34
Мобильность будущего
Культура движения



44
Регионы
Территория транспортных инноваций: Дальний Восток

48
Регионы
Дальний становится ближе: транспортные проекты востока страны

54
Мнение
Беспилотные автомобили переписывают город

ЖУРНАЛ «ЭКСПЕРТ.УРБАН»
Учредитель и издатель: ООО «Эксперт.Медиа».
ОГРН 1227700140667

ЖУРНАЛ ИЗДАЕТСЯ
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ВЭБ.РФ И КБ СТРЕЛКА

Генеральный директор Мария Сергеева
Главный редактор Алексей Муратов
Редактор Елена Верещагина
Редактор Елизавета Енукова
Арт-директор Дмитрий Гиенко
Главный художник Анна Бабич
Выпускающий редактор Ольга Еременко
Корректор Екатерина Бородулина
Фоторедактор Галина Ганина
Иллюстрация на обложке: Ольга Мельникова
и Дарья Универсалюк

КОММЕРЧЕСКАЯ ДИРЕКЦИЯ
Коммерческий директор Анна Брук
Директор по маркетингу и PR Ирина Лосева
Директор по стратегическим продажам
коммерческих проектов Наталия Кирик
Ведущий менеджер по маркетинговым
коммуникациям Инна Галлер

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ И МАРКЕТИНГА
Руководитель отдела по работе с ключевыми
клиентами Ирина Красникова
Ведущий менеджер Юлия Воронцова
Руководитель проектов Софья Напалкова
Руководитель отдела промышленности
Анна Хороманская
Проектный менеджер Юлия Алишина
Медиапланер Елена Левакова
Аналитик данных отдела продаж и маркетинга
Олег Шинкарев
Менеджер по документообороту Ольга Васильева
Специалист по документообороту Кристина Вольская

ОТДЕЛ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ
Руководитель отдела Татьяна Балыкина
Продюсер-аккаунт Светлана Устинова

ЮРИДИЧЕСКИЙ И ПОЧТОВЫЙ АДРЕС
РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ
123242, г. Москва, вн. тер. г. муниципальный округ
Пресненский, 6-р Новинский, д. 31, помещ. 1/7
Лицензия Федеральной службы по надзору в сфере
связи, информационных технологий и массовых
коммуникаций серия ПИ №ФС 77-91122
от 30 марта 2026 г.
Телефон: +7 (495) 363-84-80, +7 (903) 363-84-80
e-mail: urban@expert.ru
www.expert.ru
По вопросам сотрудничества обращаться:
reklama@expert.ru

Подписан в печать 13.08.2026 г.
№2 (2) Сентябрь 2026 г.
Тираж 40 000 экземпляров

ЖУРНАЛ ОТПЕЧАТАН
ООО «Издательско-полиграфический комплекс
Парето-Принт» по адресу: 170546, Тверская область,
Калининский район, Бурашевское сельское поселение,
промышленная зона Боровлево-1, комплекс №3А
Номер заказа: 4776/26
Цена свободная. 16+



Фото: Рустам Шагиморданов; Алексей Гордиенко; Александр Манзюк/ТАСС; Юрий Пальмин



Алексей Муратов,
главный редактор
«Эксперт.Урбан»,
партнер КБ Стрелка

Во вступлении к своей знаменитой книге о креативном классе Ричард Флорида проводит мысленный эксперимент: он переносит человека из начала XX века в конец столетия. Этот визитер с трудом узнал бы нравы и одежду прохожих, но он безошибочно опознал бы город. Те же улицы, силуэты и мосты. Физическая ткань мегаполиса оказалась удивительно консервативной. Однако если бы Флорида повторил этот трюк сегодня, картина была бы иной.

Материальное окружение человека сейчас быстро трансформируется. Об эволюции языка архитектуры мы говорили в прошлом номере. Но есть система еще более чуткая к переменам. Это транспорт. Меняется не только внешний облик и устройство транспортных средств — революция происходит в способах организации движения. Транспорт перестает быть набором маршрутов и становится интеллектуальной системой, подстраивающейся под нас в реальном времени.

Ключевой драйвер этой метаморфозы — в кармане каждого. По сути, именно гаджеты с картами и навигацией реализовали сакраментальный лозунг «город для человека». И если урбанисты говорили об этом десятилетиями, то технологические гиганты просто взяли и сделали это. Они заставили город пересобираться вокруг конкретного пользователя, его текущих координат и сиюминутных желаний.

Перед нами открылось мультимодальное пространство — говоря проще, возможность комбинировать автомобиль, метро, самокат и автобус в одном маршруте.

Теперь они больше не конкуренты, а взаимодополняющие опции. Цепочки перемещений усложнились, стали ветвистыми, но проходить по ним оказалось парадоксально легко. Умные алгоритмы сократили простои, минимизировали пересадки и предложили оптимальный по комфорту и времени.

Однако новая мобильность — это не только про динамику. Это еще и про новый покой. Даже оставаясь дома, мы не выпадаем из городской жизни. Доставка продуктов и лекарств, рабочие созвоны, стриминг развлечений — вся инфраструктура продолжает кружиться вокруг неподвижного человека. Быстрое и медленное больше не противоречат, они взаимно дополняют друг друга, позволяя жить на разных скоростях и легко переключаться между режимом полного штиля и стремительного рывка.

Мы перестаем подстраиваться под город: город подстраивается под нас. Он дает нам возможность жить по-своему и с комфортом.

Главная тема

Текст: Антон Мاستренков

ОТ МАЯТНИКА К ПАУТИНЕ

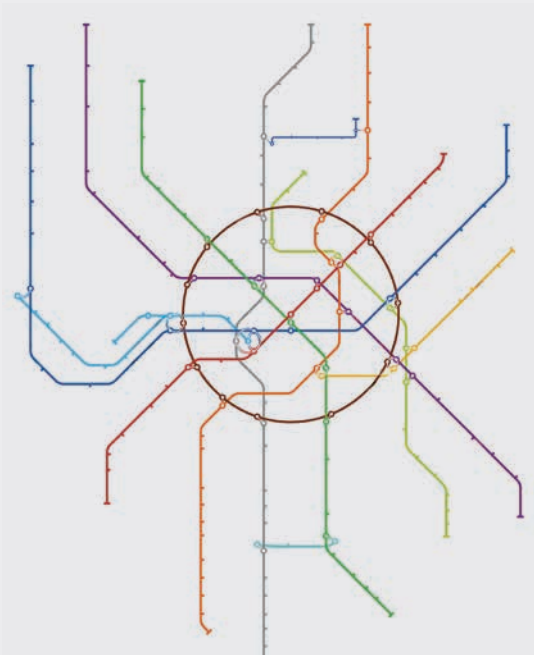
КАК МОСКВА РАЗВЯЗАЛА ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

За два десятилетия транспортная система Москвы претерпела коренную трансформацию: из города с классической маятниковой миграцией столица превратилась в полицентричную сеть, напоминающую паутину. Изменились логика мобильности, модели экономики перевозок и поведение пассажиров.

Фото: Алексей Гордиенко

2010

СХЕМА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА



2030

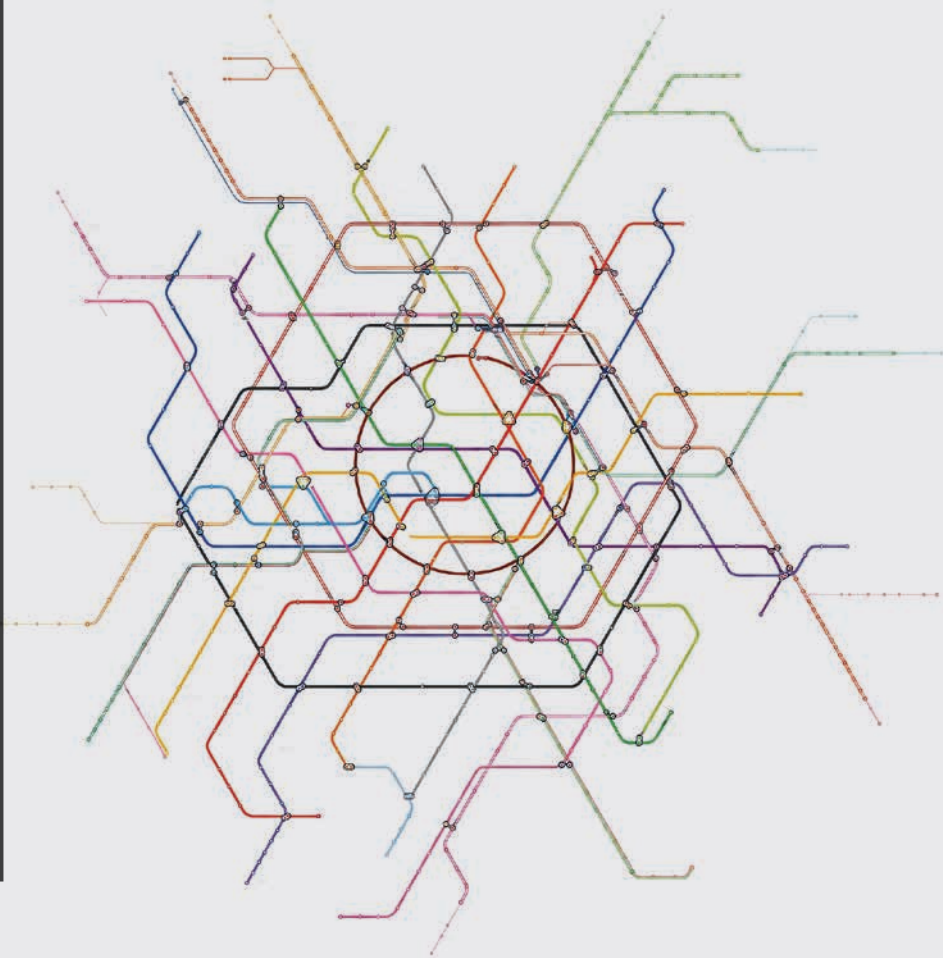


Фото: Илья Иванов

Москва исторически развивалась как город с радиально-кольцевой планировкой. Очертания транспортных колец — Бульварного, Садового, Третьего транспортного и МКАД — отчетливо читаются на карте города. От центра расходятся широкие проспекты, плавно переходящие в крупные федеральные трассы. И если ранее такая модель городского устройства была оправдана, то к концу XX века стала тормозом городской мобильности, а к началу 2010-х годов столица и вовсе оказалась в шаге от транспортного коллапса.

Ответом на этот вызов стала последовательная и продуманная политика, включавшая в себя несколько взаимодополняющих друг друга программ: изменение парадигмы пространственного планирования, масштабное расширение сети метро и улиц, создание новых связанных пассажирских маршрутов на железной дороге, а также модернизация подвижного состава. Был осуществлен переход от моноцентричной модели к созданию полицентричной, интегрированной экосистемы с бесшовными пересадками.

Все это повысило престиж и без того популярного у москвичей общественного транспорта, а сами поездки стали более удобными и быстрыми. По оценкам консалтинговой компании McKinsey, столица вошла в топ-3 мировых мегаполисов по эффективности и уровню развития транспортной системы.

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ... Одним из приоритетов развития транспортной системы стала программа расширения подземки.



Николай Асаул,
генеральный
директор ГУП
«Мосгортранс»

Развитие электротранспорта — приоритет Москвы. Сегодня в городе уже более 3 тыс. электробусов российского производства, а до 2030 года планируем получить еще свыше 2,3 тыс. инновационных машин. Каждый новый электробус — это комфорт пассажиров, чистый воздух и поддержка отечественного производства. Москва уверенно лидирует среди городов Европы и Северной Америки по количеству электробусов и продолжает внедрять современные технологии, делая транспорт удобнее и экологичнее.

Станция метро «Мневники».
Архитекторы: АБТБ, 2021 г.



Вместо точечных проектов — комплексное продление существующих и проектирование новых линий, возведение депо или транспортно-пересадочных узлов. На стройки были брошены колоссальные силы и средства, привлекались специалисты из других регионов и стран, например Китайская железнодорожная строительная корпорация (China Railway Construction Corporation). Всего начиная с 2011 года было запущено более 260 км линий, 127 станций и 14 электродепо для обслуживания поездов.

Главным достижением в этом направлении стал грандиозный мегапроект — Большая кольцевая линия (БКЛ) протяженностью свыше 70 км. Она обогнала прежнего «чемпиона» среди подземных колец — Вторую кольцевую линию пекинского метро (57 км) — и стала самым крупным в мире проектом в сфере метростроения своего времени.

Большое кольцо проходит по срединной части города на расстоянии 5–10 км от Кремля и соединяет все радиальные направления подземки. Это позволяет пассажирам строить свои маршруты между спальными и деловыми районами без заезда в центр. Востребованность и успех проекта демонстрирует пропускная способность БКЛ — 2 млн человек в сутки,

— **Залогом популярности общественного транспорта стало не только расширение маршрутной сети, но и массовое обновление подвижного состава. Повышенный уровень комфорта сделал его конкурентоспособным по отношению к автомобилю** —

благодаря чему разгружаются остальные линии на 10–30%.

Импульс развития рельсового транспорта в Москве, заданный 10–15 лет назад, достаточно силен. Так, до конца 2032 года планируется построить еще около 83 км линий, 34 станции и 3 электродепо для метрополитена. Уже сегодня идет строительство двух совершенно новых радиальных линий: Рублево-Архангельской и Бирюлевской. На Троицкой линии осенью 2025 года началось строительство второго этапа с шестью станциями, который свяжет Коммунарку и Троицк.

Кроме того, Арбатско-Покровская линия продлевается в Гольяново, а потом и в поселок Восточный, а Сокольнический радиус дотянется до главного строительного вуза страны — МГСУ. На более отдаленную перспективу рассматривают разные варианты строительства радиусов, в том числе даже связку Рублево-Архангельской и Бирюлевской линий через центральную часть города. Все эти ветки продолжают тренд интеграции периферии в единую городскую сеть и создадут новые транспортно-планировочные оси.



Алина Бисембаева,
управляющий
партнер STEP City

Город переосмыслил значение железных дорог. На протяжении многих лет они оставались своеобразным барьером в развитии столицы. Стальные магистрали буквально разрезали территорию Москвы, обрывая внутригородские связи, и транспорту приходилось совершать большие перепробеги в поисках мостов и путепроводов.

В первую очередь разрозненные радиальные направления интегрировало Московское центральное кольцо (МЦК). МЦК с 31 станцией появилось на основе Окружной железной дороги в 2016 году. Были построены удобные подъездные пути, разворотные площадки для автобусов, сооружены новые остановки и, самое главное, созданы комфортные пересадки на метро. Отметка в 1 млрд пассажиров была преодолена уже к сентябрю 2024 года, менее чем за десять лет.

Успех проекта позволил развернуть работы по созданию Московских центральных диаметров (МЦД) — следую-

щего прорывного решения в развитии железных дорог, которое предусматривало продление изначально тупиковых и прерывавшихся на центральных вокзалах радиусов. На их базе были сформированы МЦД, которые связывают столицу с ближним Подмосковьем. Железная дорога получила не только внутригород-

ское, но и полноценное агломерационное значение. С момента запуска пассажиропоток вырос в 1,8 раза и сейчас достигает 1,6 млн поездок в сутки. А с начала 2026 года на всех диаметрах совершенно более 100 млн поездок. Еще одним элементом «рельсовой триады» Москвы стало развитие трамвайного сообщения. За последние десять лет было запущено несколько новых маршрутов, включая как полностью новые, так и реорганизованные или восстановленные старые линии. Трамвай гораздо дешевле метро в проектировании и строительстве, но обладает практически теми же преимуществами: выделенные пути, приоритет на перекрестках, высокая частота движения. В итоге общая протяженность всей городской трамвайной сети превысила 400 км.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ: КОМФОРТ И ЕМКОСТЬ Залогом популярности общественного транспорта стало не только расширение маршрутной сети, но и массовое обновление подвижного состава. Повышенный уровень комфорта сделал его конкурентоспособным по отношению к автомобилю. По данным мэрии Москвы, в прошлом году около 70% всех поездок по городу совершались на городском транспорте, тогда как количество автомобилей на дорогах в сутки сократилось с 3 млн в 2010-м до 2,79 млн в 2025м, не-



Центр организации
дорожного движения

Фото: Илья Иванов; Кирилл Калинин/РИА «Новости»



Станция метро «Потапово». Архитекторы: Parsec, 2024 г.

смотря на рост числа зарегистрированных машин в регионе на 60%.

Обновление подвижного состава приобрело системный характер: метро уже на 80% укомплектовано новыми поездами, а трамвайный парк модернизирован почти на 95%. На смену старым вагонам в подземке пришли современные составы «Москва» и «Ока» без глухих стен между вагонами. На линиях с высокой нагрузкой это означает сокращение очередей на платформах и более равномерное распределение пассажиропотока. А благодаря низким порогам и выделенным местам новые вагоны повышают доступность для людей с ограниченной подвижностью.

ИННОВАЦИОННЫЙ ВЫЗОВ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ОТВЕТ Масштабное развитие транспортных систем сопровождалось активным внедрением передовых цифровых решений. Мозгом этих преобразований стала интеллектуальная транспортная система Москвы — одна из самых масштабных и зрелых в России. Она объединяет мониторинг, анализ

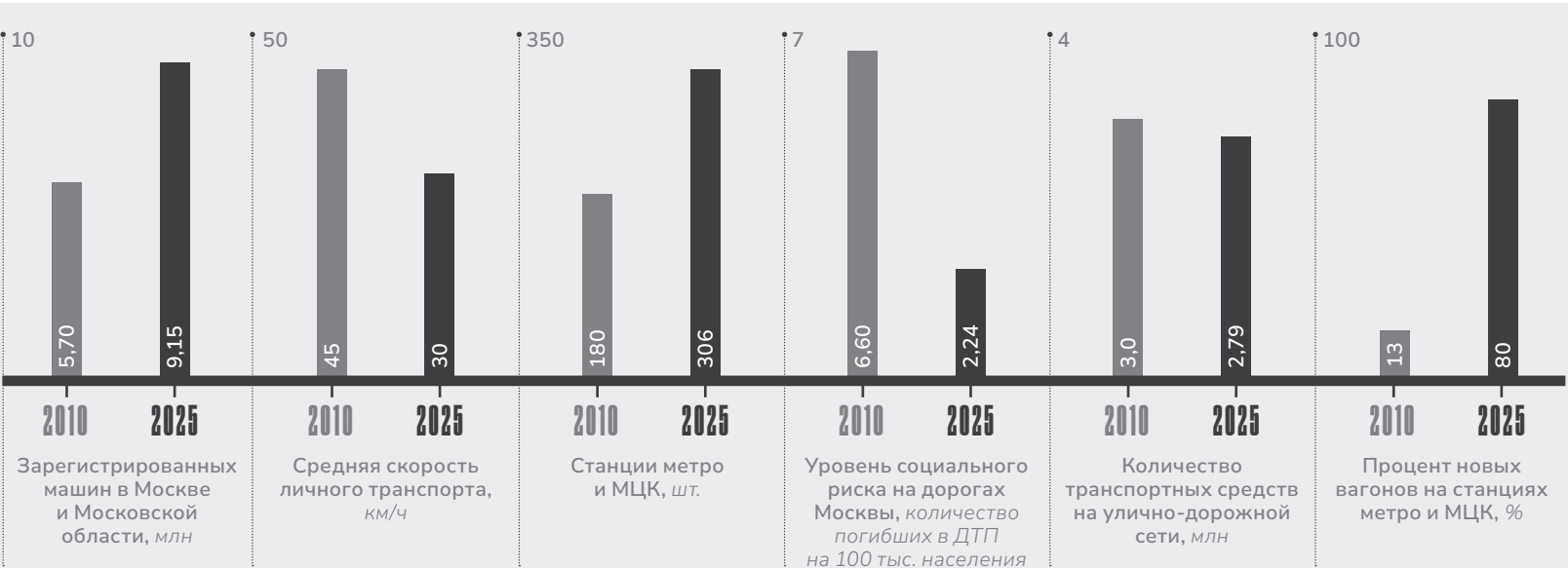
и управление дорожным движением и городским транспортом в единый контур на основе больших данных, ИИ и телематики. И на этой основе принимает управленческие решения: от корректировки работы светофоров до перераспределения транспортных потоков с самых загруженных участков дорожной сети на более свободные улицы.

Масштаб интеллектуальной системы впечатляет: более 60 тыс. светофоров, 3,8 тыс. камер фотовидеофиксации, свыше 800 дорожных табло и управляемых знаков и около 3,9 тыс. датчиков движения.

Система «Тройка», введенная в 2013-м, и ее виртуальная версия 2024 года сделали оплату проще, а внедрение биометрии в метро, на МЦД и в наземном транспорте снизило загруженность посадочных павильонов. Благодаря появлению онлайн-приложений для смартфонов пассажиры получили доступ к актуальному расписанию, навигации в реальном времени и уведомлениям об изменениях на маршрутах.

Параллельно с этим инновации внедряются и в подвижном составе. Напри-

мер, уже сейчас идут тесты беспилотных поездов в метрополитене, а в 2025 году по маршруту №10 Метро «Щукинская» — улица Кулакова на северо-западе столицы состоялся запуск регулярного беспилотного трамвая с пассажирами. Такие поезда и трамваи обещают более равномерный интервал движения, а машинное управление составом должно привести к снижению рисков аварий. Однако стоит учитывать, что эффект от беспилотных систем проявится не мгновенно: экономия на персонале частично съедается инвестициями в автоматизацию и страхование.



ВЕЛИКАЯ АРМАДА: КАК ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ФЛОТ МЕНЯЕТ МОСКОВСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ Амбициозные планы по внедрению реки в транспортную систему были реализованы несколько лет назад. Москва получила не демонстрационный проект, а регулярное круглогодичное движение электрических речных трамвайчиков по Москве-реке. В 2024 году электросудами воспользовалось уже более 1 млн пассажиров. Для города, где передвижение по воде до недавнего времени оставалось скорее туристической забавой, это внушительный показатель. Департамент транспорта Москвы прогнозирует,

что к концу текущего года пассажиропоток превзойдет отметку в 1,5 млн человек, и эти ожидания выглядят реалистично. В чем причина такой популярности? Во-первых, это действенная альтернатива заторам. Москва-река проходит через центральные и пригородные районы, многие из которых испытывают дефицит быстрой и предсказуемой наземной связи. Во-вторых, они работают круглогодично и тесно взаимоувязаны с существующей транспортной сетью, что повышает их утилитарную ценность для жителей и гостей города. И, наконец, важный социальный эффект. Речной транспорт возвраща-

ет людям реку как часть городской жизни. Привычные маршруты вдоль набережных перестают быть только предметом рекреации и становятся частью повседневной логистики. Согласно стратегии развития транспорта Москвы, до 2030 года планируется открыть до пяти новых речных маршрутов (от причала «ЗИЛ» до Новоспасского моста, «Южные ворота»—музей-заповедник «Коломенское», «Хорошево-Мневники»—«СберСити», от Северного речного вокзала до причала «Маяк» в Химках, а также от «Киевского» до Новоспасского моста). Более того, обсуждается возмож-

ЦИФРЫ

МОСКВА №1
в России по безопасности дорожного движения

НА 30%
снизилось количество ДТП с 2010 года

560 KM
протяженность линий метро и МЦК

>1 МЛН
поездов совершается на электробусах в сутки

>5 МЛН
поездов на наземном городском транспорте в будний день

Фото: Андрей Белимов-Гушин



Константин Трофименко, директор Центра исследований «Умного города» НИУ ВШЭ

Роль СИМ эволюционирует от точечного сервиса к элементу экосистемы городской мобильности, где электросамокаты выступают как массовый и развитый формат с точки зрения операционной модели. Дальнейшее развитие кикшеринга связано с интеграцией СИМ в мультимодальные транспортные цепочки, развитием инфраструктуры и пересадочных узлов, включением в проекты по развитию территорий. В отдаленной перспективе — развитие новых типов городской застройки, ориентированной на использование СИМ как основного вида транспорта.



Речной транспорт возвращает людям реку как элемент городской жизни. Маршруты вдоль набережных перестают быть предметом рекреации, становясь частью повседневной логистики

ность развития пригородных скоростных маршрутов по Каналу имени Москвы.

АРЕНДНЫЙ ТРАНСПОРТ: ЗА И ПРОТИВ Электросамокаты и арендные велосипеды также перестали быть развлечением и стали частью повседневной жизни. По данным операторов, в 2025 году москвичи совершили более 71 млн поездок на арендных электросамокатах — это в полтора раза больше, чем годом ранее. Их парк в этом году составляет 60 тыс. штук, также доступно 16 тыс. электровелосипедов, 4 тыс. электроскутеров и 250 механических велосипедов. При этом средства индивидуальной мобильности (СИМ) для многих рабочих инструмент. Курьеры составляют значительную долю пользователей и формируют основной спрос в будние дни. Быстрый рост популярности микромобильности обнажил серьезные вызовы для городской среды. Главная проблема — отсутствие единой сети выделенных полос и безопасных дорожек, рассчитанных на скорость и маневренность такого транспорта. Пользователи вынуждены выбирать между тротуаром и проезжей частью — безопасной альтернативы просто нет. Высок риск конфликтов и аварий.

Еще она проблема — парковка арендных СИМ. Сервисы предлагают удобство аренды, но не всегда обеспечивают четкие правила финишной парковки. Важно понимать, что Москва находится в начале длинного пути. Отказываться от микромобильности — значит идти против прогресса: электросамокаты и велосипеды уже стали полноценным элементом городской транспортной системы. Но упорядочивание этой сферы требует колоссальных инвестиций в инфраструктуру: выделенные полосы, безопасные перекрестки, умные парковки и интеграция с общественным транспортом.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ Безусловно, транспортная система Москвы продолжает эволюцию и еще не все решения в этой сфере нашли свое воплощение в жизни. Но уже сейчас можно сказать, что инфраструктурные, цифровые и регуляторные решения, которые разрабатывались и внедрялись как единый комплекс, дали хороший результат.

Герой

МАКСИМ ЛИКСУТОВ: «ГЛАВНОЕ — СДЕЛАТЬ ПОЕЗДКИ БЫСТРЕЕ, БЕЗОПАСНЕЕ И КОМФОРТНЕЕ»

Максим Ликсутов, заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам транспорта и промышленности, рассказал о тех направлениях, по которым развивается столичная транспортная система. В центре внимания — развитие рельсового и речного транспорта, безопасность на дорогах, сокращение времени поездок, создание новых рабочих мест и развитие территорий вокруг транспортной инфраструктуры.

«Эксперт.Урбан»: Какими главными результатами развития Московского транспорта за последние годы вы готовы поделиться?

Максим Ликсутов: За 15 лет мы преодолели кризисное состояние и стали одной из самых современных и эффективных городских транспортных систем в мире. Под руководством Сергея Собянина расширена рельсовая сеть, обновлен подвижной состав, внедрены современные цифровые пассажирские сервисы, проведена полная реформа такси, создана удобная для пассажиров билетная система, пригородный ж/д транспорт полностью интегрирован в систему Московского транспорта. С 2010 года количество станций рельсового каркаса выросло в 2,4 раза. Метро пришло в районы, где его ждали десятилетиями. Запущены Московские центральные диаметры — фактически это наземное метро, которое связало центр столицы с городами Подмосковья.

Мэр столицы утвердил Стратегию развития Московского транспорта до 2030 года, которая выполняется в полном объеме. В Московском метрополитене реализуется одна из самых масштабных в мире программ обновления подвижного состава.

Фото: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы



Сегодня 80% вагонов — современного поколения, а к 2030 году доля нового подвижного состава превысит 90%. В столичном метро курсируют одни из самых технологичных в мире поездов — «Москва-2026».

Мэр Москвы Сергей Собянин принял решение о развитии столичного трамвая. В 2025 году был запущен первый Московский трамвайный диаметр (МТД) Т1, а в 2026 году — второй, Т2. МТД стали новым форматом работы трамваев по принципу наземного уличного метро — с минимальными интервалами, современными, полностью низкопольными вагонами с автономным ходом, прямыми диаметральными маршрутами и удобными пересадками. Два диаметра общей протяженностью 60 км связали 20 районов столицы и обеспечили 41 пересадку на метро, Московское центральное кольцо (МЦК), Московские центральные диаметры (МЦД) и железную дорогу.

Москва лидирует среди городов Европы и США по количеству электробусов. Свыше 3 тыс. инновационных экологических российских машин на электротяге обеспечивают работу более 300 маршрутов во всех округах столицы.

Для стабильной работы наземного транспорта развиваем необходимую инфраструктуру. Так, в столице введено уже свыше 500 км выделенных полос. Они есть как на крупных магистралях, так и на внутрирайонных улицах. На участках с выделенками время в пути у автобусов и электробусов сокращается в два-четыре раза, а риск ДТП снижается в среднем на 25%.

Развивается проект «Москва — область», в рамках которого пригородные маршруты интегрируются в систему наземного транспорта столицы. Автобусы «Мосгортранса» уже курсируют более чем на 50 направлениях в ближайшее Подмосковье, создавая более комфортную альтернативу личному автомобилю.

За последние 15 лет средняя скорость движения в утренние и вечерние часы пик в Москве выросла более чем в 1,5 раза, а среднее время в пути сократилось более чем на треть. Сегодня средняя скорость наземного городского транспорта в столице составляет 19,2 км/ч — это лучший показатель среди крупных городов России и один из лучших среди мегаполисов мира.

При этом загрузка улично-дорожной сети заметно снизилась, несмотря на существенный рост числа зарегистрированных автомобилей. Сейчас в Москве и области зарегистрировано свыше 9,7 млн машин. Вместе с тем количество автомобилей, которые ежедневно выезжают на улицы города, сокращается. Фактически каждая третья зарегистрированная в Москве и области машина остается на парковке.

В среднем на дороги выезжает 2,6 млн автомобилей в сутки — на несколько сотен тысяч меньше, чем в 2019 году. Москвичи не отказываются от машин — они отказываются от их

ежедневного использования, потому что городской транспорт стал достойной альтернативой. И Московскому транспорту стали доверять.

Параллельно город работает над более равномерным распределением рабочих мест, чтобы жители могли работать ближе к дому и тратить меньше времени на дорогу.

Э. У.: С 2010 года московское метро выросло в 1,7 раза, включая станции МЦК. Как получается не только поддерживать, но и развивать такую огромную, сложную инфраструктуру?

М. Л.: Лично мэр Москвы Сергей Собянин уделяет много внимания функционированию и развитию московского метро, поэтому многое удалось сделать быстро и эффективно. Сегодня столичное метро развивается беспрецедентными темпами.

При этом масштабное развитие — это не только строительство новых станций, но и управление одной из самых сложных транспортных систем в мире. В рабочие дни в метро совершается 8 млн поездок, при этом точность соблюдения расписания составляет 99,9%.

За короткий срок удалось переосмыслить принципы работы инфраструктуры. Ключевой фактор здесь — системный подход. Суммарная суточная провозная способность метро и МЦК выросла с 12,6 млн пассажиров в 2010 году до более чем 18 млн. Создан серьезный запас провозной способности на годы вперед, поэтому поездки пассажиров в часы пик стали намного более комфортными.

Сегодня интервалы движения в часы пик на востребованных линиях составляют всего 60–90 секунд. Такая интенсивность обеспечивается проведенной модернизацией систем управления. Параллельно развиваются пассажирские сервисы: бесконтактная оплата, интеграция разных видов транспорта, биометрия, цифровая навигация. Все это позволяет сделать поездки удобнее и эффективнее управлять пассажиропотоками.

Важная часть работы — развитие территорий вокруг станций. Мы рассматриваем метро как часть городской среды: улучшаем пешеходную доступность, организуем удобные подъезды, максимально приближаем подвозящие маршруты наземного транспорта. В результате метро дает импульс развитию районов, бизнеса и городской среды в целом.

Э. У.: Недавно был проведен масштабный ремонт Ленинградского вокзала. Чего ожидать от будущего терминала ВСМ Москва–Санкт–Петербург? Стоит ли ждать обновления других исторических вокзалов столицы?

М. Л.: Совместно с РЖД мы продолжим приводить к современным стандартам другие исторические вокзалы Москвы. После Ленинградского намерены начать обновление Ярославского вокзала. Также есть планы по строительству новых и реконструкции существующих городских вокзалов на МЦД.

Обновление Ленинградского вокзала стало важным шагом в окончательном формировании транспортного узла «Площадь трех вокзалов». И да, следующий этап — строительство терми-



За последние 15 лет среднее время в пути для москвичей сократилось более чем на треть

— **«В среднем на дороги выезжает 2,6 млн автомобилей в сутки — на несколько сотен тысяч меньше, чем в 2019 году. Москвичи не отказываются от машин — они отказываются от их ежедневного использования, потому что городской транспорт стал достойной альтернативой»** —

нала ВСМ Москва–Санкт–Петербург, который планируется интегрировать в существующую вокзальную инфраструктуру и создать единый современный узел с максимально короткими и бесшовными пересадками.

Терминал ВСМ на площади трех вокзалов будет оборудован всем необходимым для пассажиров. Это удобная и понятная навигация, комфортные зоны ожидания, благоустроенная привокзальная площадь. Поезда ВСМ будут ходить в будущем по графику с интервалом около 15 минут в часы пик — пассажирам не нужно будет запоминать расписание. С терминала ВСМ можно будет пересесть на два диаметра, две линии метро, наземный транспорт и три железнодорожных направления — Ленинградское, Казанское и Ярославское. Итоговая концепция терминала будет определена в ближайшее время.

Э. У.: Электросуда стали полноценной частью транспортной системы Москвы. Насколько востребован этот вид транспорта и какая инфраструктура предусмотрена для его развития?

М. Л.: Летом регулярный речной транспорт в среднем перевозит около 6,5 тыс. пассажиров в сутки. Это превысило наши самые смелые ожидания. Всего с момента запуска в 2023 году на регулярных маршрутах совершили свыше 4 млн поездок. Все больше пассажиров используют электросуда именно для поездок по городу — в некоторых случаях по реке передвигаться быстрее, чем на автомобиле или наземном транспорте.

По нашим подсчетам, в зависимости от сезона почти 60% поездок на электрических речных судах сейчас совершаются именно с транспортными целями.

Сегодня в Москве работают 25 плавучих причалов, флот насчитывает 31 электросудно. Причалы и электросуда регулярных речных маршрутов — одни из самых современных в мире. Напомню, что Москва первой в мире запустила круглогодичное движение электросудов по регулярным маршрутам.

В этом году запустили четвертый маршрут «Лужники–Киевский». До конца 2026 года откроем на нем два новых причала: «Воробьевская набережная» и «Новодевичьи пруды», а третий

маршрут, «Новоспасский–ЗИЛ», продлим после открытия нового промежуточного причала «Красные холмы». К 2030 году планируем увеличить количество регулярных речных маршрутов до семи, а флот — до 60 судов.

Э. У.: Как сейчас в Москве регулируют поездки доставщиков на СИМ?

М. Л.: Еще в 2024 году Москва первой в стране ввела Единый стандарт работы курьерских сервисов. Все курьеры проходят верификацию, а требования распространяются на их транспорт, внешний вид и соблюдение ПДД. Максимальная скорость электровелосипедов для курьеров — 25 км/ч. Если транспорт способен двигаться быстрее, он относится к другой категории и требует водительского удостоверения, а движение по тротуарам на нем запрещено.

Совместно с Госавтоинспекцией мы регулярно проводим проверки. Теперь используем специальные стенды, которые позволяют быстро и точно определять максимальную скорость транспорта сразу на месте проверки.

Это российская инновационная разработка, созданная и сертифицированная по заказу Транспортного комплекса Москвы. Инспекторы МАДИ составляют протокол, если электровелосипед курьера может превысить допустимую скорость в 25 км/ч. Такие технологичные меры контроля помогают дисциплинировать водителей, повышают безопасность пешеходов на тротуарах и укрепляют доверие москвичей к сервисам доставки.

Э. У.: Сколько рабочих мест создает Московский транспорт? Как решается кадровый вопрос?

М. Л.: Московский транспорт — один из мощных драйверов развития отечественного транспортного машиностроения. Сегодня 75% всех поставок техники и комплектующих для городского транспорта в стране приходится на Москву. И это не разовые закупки, а выстроенная по поручению Сергея Собянина система с горизонтом планирования в пять лет, которая позволяет выстраивать долгосрочные производственные цепочки. Кроме того, производители подвижного состава обеспечивают сервисное обслуживание сроком от 15 до 40 лет.

В производственных цепочках пригородных поездов и трамваев участвуют порядка 1 тыс. отечественных заводов, на которых работают порядка 120 тыс. человек. Предприятия–производители комплектующих для электропоездов и трамваев расположены практически по всей России. К примеру, Владимир, Санкт-Петербург, Демихово, Новочеркасск, Софрино, Екатеринбург, Златоуст, Сарапул, Челябинск.

Пригородные поезда и трамваи, производимые предприятиями Тверского промышленного машиностроительного кластера, обслуживаются по контрактам жизненного цикла. Благодаря такому подходу производитель несет ответственность за качество и надежность подвижного состава в течение всего срока службы, который составляет 30 лет для трамвая и 40 лет для пригородных поездов.

— **«Современный, доступный и технологичный городской транспорт — один из ключевых факторов развития такого огромного мегаполиса, как Москва, и благополучия москвичей» —**

Заказы Москвы дают огромный социально-экономический эффект. Это сохранение квалифицированных кадров в регионах по всей стране, создание тысяч новых рабочих мест, укрепление смежных отраслей: от электроники до ИТ. Регионам работа над новым подвижным составом метро дает возможность развиваться, внедрять современные технологические решения на своих производствах, сохранять рабочие места для тысяч специалистов.

Э. У.: Как вы считаете, в чем главный экономический эффект для Москвы от вложений в развитие городского транспорта? И может ли столица помочь регионам достичь такого же эффекта?

М. Л.: В решении важных социальных задач: снижении нагрузки на дороги, улучшении экологии и качества жизни в целом, что дает мощный эффект для экономики города. Современный, доступный и технологичный городской транспорт — один из ключевых факторов развития такого огромного мегаполиса, как Москва, и благополучия москвичей. Там, где мы открываем новые станции, сразу активизируется строительство жилья и деловой недвижимости, развивается малый и средний бизнес, появляются новые рабочие места.

Москва является флагманом по внедрению самых передовых решений в сфере городского транспорта. Опыт столицы, проверенный на многомиллионных пассажиропотоках, закономерно становится ориентиром для других регионов.

Программа развития Центрального транспортного узла (ЦТУ), которая разработана по поручению президента нашей страны и поддержана правительством России, направлена на улучшение транспортной связности между регионами. На первом этапе были запущены Московское центральное кольцо и четыре диаметра. Этот проект стал основой для новой модели пригородных перевозок.

Второй этап предусматривает улучшение железнодорожного сообщения между Московской агломерацией и ближайшими крупными региональными центрами: Ярославлем, Калугой, Ту-

лой, Тверью, Владимиром, Рязанью, Иваново, Смоленском, Костромой. Таким образом, в рамках программы развития ЦТУ планируется преобразовать ж/д транспорт в 11 регионах России, где проживает более 31,6 млн человек — это почти четверть населения страны. Уже сегодня ЦТУ обеспечивает до 75% всех пассажирских пригородных перевозок в России.

После реализации программы ЦТУ на региональных маршрутах будет выполняться принцип тактового расписания, благодаря чему планировать поездки станет значительно проще. Ожидание поезда в регионах снизится с текущих 180 минут более чем в три раза — поезда будут отправляться каждые 30–60 минут.

Пассажиропоток в регионах ЦТУ увеличится более чем в два раза, а среднее время в пути сократится на 30%.

Мы передаем регионам и другие наработки, в том числе в сфере интеллектуального управления дорожным движением. Москва — лидер по безопасности дорожного движения в России. Интеллектуальная транспортная система столицы — одна из самых развитых в мире. Количество данных, обрабатываемых с компонентов ИТС (детекторов, камер, контроллеров и т. д.), сопоставимо с количеством транзакций в крупном банке: более 10 млрд в год. Это все крайне необходимо для безопасности на дорогах и разумного управления дорожным движением.

Э. У.: Ждете ли вы в перспективе пяти-десяти лет появления тех или иных транспортных решений, о которых сейчас, возможно, мало говорят, но которые способны стать прорывными?

М. Л.: Мы не внедряем инновации ради инноваций. Передовая технология приходит только тогда, когда мы на 100% уверены в ее безопасности. Например, так было с первым в мире беспилотным трамваем, который в прошлом году начал регулярно перевозить пассажиров по маршруту. Прежде чем мы запустили поездки с пассажирами, он проехал тысячи километров в тестовом режиме. Сегодня в городе курсируют четыре беспилотных трамвая. До конца 2026 года беспилотными технологиями будут оборудованы еще 11 трамваев. Так их общее число увеличится всего до 15 единиц к концу года.

В этом году президент России Владимир Путин и мэр Москвы Сергей Собянин запустили тестовую эксплуатацию первого в нашей стране беспилотного поезда метро. За время испытаний состав уже преодолел без пассажиров свыше 5 тыс. км. В следующем году планируем начать первые поездки с пассажирами, а в 2030 году — сделать БКЛ первой полностью беспилотной линией метро.

Москва лидирует среди городов Европы и США по количеству электробусов



Место

Текст: Елизавета Енукова

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ВОКЗАЛ — НА СТЫКЕ ИСКУССТВА И ПРОГРЕССА

Вокзалы стали новыми «дворцами» XIX века: архитектурными шедеврами и главными транспортными узлами, объединившими города. В эпоху индустриализации они воплощали прогресс и служили визитными карточками. Что изменилось в нашу эпоху, а что остается неизменным — попробуем разобраться.



Фото: Рустам Шагмороданов



Сергей Кузнецов, архитектор будущего ВЭБ.РФ, управляющий партнер КБ Стрелка, автор проекта реконструкции

Особое внимание к вокзалам объясняется и ключевым стратегическим положением, и их особой исторической ценностью — большинство являются памятниками архитектуры, созданными лучшими архитекторами, художниками-оформителями и инженерами своего времени. И, надо признать, это до сих пор производит впечатление. Неудивительно, что, когда в новостях появилась информация о масштабной реконструкции первого железнодорожного вокзала Москвы, ее итогов ждали с большим волнением.

Концепция была разработана Сергеем Кузнецовым, архитектором будущего ВЭБ.РФ и управляющим партнером КБ Стрелка, совместно с бюро Камен и Институтом «Мосинжпроект». К комплексной модернизации приступили в августе 2024 года. Работы проводили поэтапно, поездка ходили по маршрутам в обычном режиме. В первую очередь необходимо было решить логистические задачи: усилить интеграцию в единый транспортный каркас города, организовать новые выходы и входы, сделать пересадки более комфортными для пассажиров.

Огромный пласт задач был связан с обновлением исторического здания, построенного в 1849 году архитектором Константином Тоном, автором таких знаковых проектов, как Большой Кремлевский дворец и храм Христа Спасителя. Перед началом реставрации было проведено комплекс-

ное научное исследование, включая поиск архивных материалов. В этом плане специалистам очень повезло, поскольку фотофиксация вокзала велась практически каждые пять лет с момента его открытия. В ходе работ удалили поздние слои отделки, отремонтировали кровлю, вернули фасаду оригинальные цветовые решения, соответствующие изначальному авторскому замыслу. Отличительные особенности — строгость, ритмическое чередование архитектурных деталей, симметрию общей композиции — аккуратно подчеркнули с помощью подсветки. Исторический облик был сохранен, а внутреннее пространство, перроны и прилегающая территория полностью модернизированы.

Первое, что встречает путешественников, — новая вывеска на центральном фасаде. За ее облик отвечает Студия Арте-

мия Лебедева. Надпись выполнена ленточной антиквой: дизайнеры подняли архивы и взяли за основу буквы с вывески 1970-х годов, дополнив их современными элементами. Композицию построили на штрихах разной толщины, за счет чего буквы стали выразительнее и легко читаются в любое время суток.

Для подсветки здания использовали линейные светильники и компактные прожекторы на высоких пилонах. Пилястры, арочные проемы и башню с часами дополнительно подсветили мягким теплым светом, словно от масляных фонарей XIX века. Для этого применили энергоэффективные LED-светильники с единой умной системой управления и защитой от пыли и воды в любое время года.

Во время реконструкции вокзал обзавелся объемными прозрачными навесами,

Главное, что произошло на Ленинградском вокзале, — мы, по сути, придумали новую типологию: вокзал как выставочный павильон. Мозаика здесь не украшение, а главное произведение искусства, вокруг которого строится вся архитектура. Поэтому именно она была предметом самых острых споров — многие сомневались, что ее успеют завершить к открытию. Но именно мозаика определила характер пространства. Теперь люди приходят сюда не только ради своего поезда, но и чтобы увидеть сам вокзал. И это, на мой взгляд, главный результат реконструкции.



Ленинградский вокзал. Авторский коллектив: Сергей Кузнецов (ВЭБ.РФ), Иван Греков (бюро Камен), Ильдар Ибрагимов и Алексей Кузнецов (Институт «Мосинжпроект»), Максим Козлов (мозаики), 2026 г.

— Последняя реконструкция в некотором смысле восстанавливает историческую справедливость, но уже в современном прочтении. И делает ставку на комфорт пассажиров, предлагая лучшие изобретения нашей эпохи —

ЦИФРЫ

6,9 ТЫС. М²
общая площадь платформенных навесов

ПОРЯДКА 220
цифровых элементов навигации и информирования установлено

ДО 300 ЛЮКС
увеличилась освещенность внутренних залов (в два раза)

84 x 5 М
размер каждого мозаичного панно

Фото: Рустам Шагиморданов

ПОЧТИ В 3 РАЗА
увеличилась зона ожидания

С 700 ДО 1000
выросло количество посадочных мест

С 30 ДО 44
увеличили количество мест для такси

105
машино-мест, включая места для электромобилей, предоставляет новая парковка



Высота прозрачных навесов достигает 15 м. Они не перегружают пространство и составляют полноценный ансамбль с основным зданием



Вокзал стал значительно просторнее и светлее. Для отделки интерьеров использовали дерево, мрамор и травертин

Кассовый зал украсил кессонный потолок с встроенными светильниками. За счет этого освещенность выросла в два раза



которые защищают пассажиров от осадков на ключевых пешеходных маршрутах. Например, крытый переход-дебаркадер связал здание с платформами и обеспечил прямую пересадку на метро «Комсомольская». Паттерн из треугольников напоминает москвичам другой проект со стеклянной кровлей — концертный зал в «Зарядье», а также перекликается с элементами оформления торгового комплекса вблизи Павелецкого вокзала. Высота навесов достигает 15 м, здесь много воздуха и света, они не перегружают пространство и составляют полноценный ансамбль с основным зданием. Подобные конструкции не новинка для старейшего в городе вокзала. В позапрошлом веке со стороны путей к комплексу примыкал крытый перрон с двумя путями. Оригинальную вантовую систему спроектировал архитектор Рудольф Желязевич. Дебаркадер в своем первоначальном виде прослужил вплоть до 1903 года. Тогда его заменили на вариант с арками, а в середине 70-х годов XX века и вовсе демонтировали. Пассажиропоток неуклонно рос, к зданию пристроили трехэтажное крыло, на месте старого дебаркадера появился большой зал с кассовыми и операционными помещениями.

Последняя реконструкция в некотором смысле восстанавливает историческую справедливость, но уже в современном прочтении. И делает ставку на комфорт пассажиров, предлагая лучшие изобретения нашей эпохи — системы кондиционирования и подогрева, которые значительно скрашивают минуты ожидания. Летом и зимой внутри здания вокзала будут поддерживать оптимальную температуру — 22–25 градусов. Систему вентиляции перестроили так, чтобы все помещения равномерно получали приток свежего воздуха. Воздухообмен был увеличен в два раза.

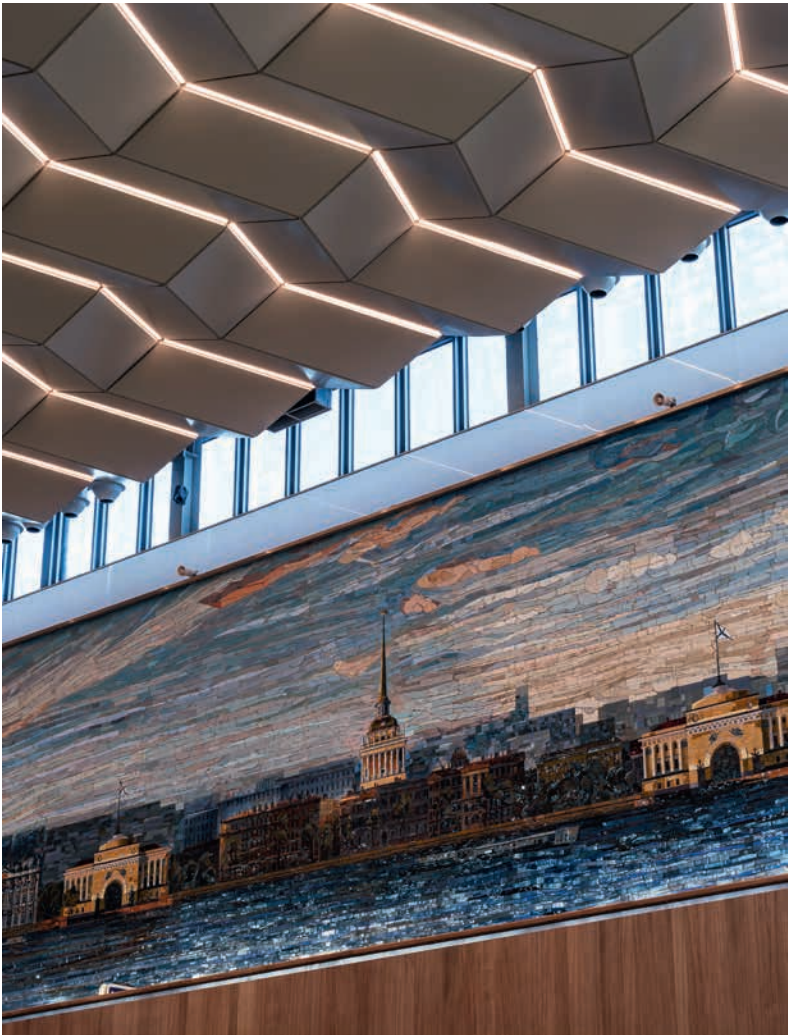
На цокольном этаже, где впервые установили кондиционеры, открыли комнату по уходу за домашними питомцами, разместили коммерческие площади и камеры хранения багажа. На минус первом этаже расположилась торговая галерея с широким спектром сервисов и услуг. Первый этаж сделан так, чтобы максимально ускорить проход к платформам. Здесь находятся кассы, медицинский пункт, комната для семей с детьми, детский клуб, бизнес-зал, информационные стойки и туристический центр. А на входе с улицы появилась автоматическая лента для багажа — тяжелые чемоданы больше не нужно вручную под-

В ходе реставрации были проведены комплексные научные исследования, изучены архивные документы и исторические фотографии



Максим Козлов, художник и мозаичист

При создании мозаик хотелось сохранить этюдность изображения, избежать чрезмерно рафинированных образов. Нужного эффекта удалось достичь за счет разнообразия насыщенных оттенков смальты и освещения, которое подчеркивает богатство цвета, объем и рельеф текстур. Можно сказать, у нас получилось классическое произведение с центром композиции. Сложность восприятия, которая неизбежно присутствует, когда мы пытаемся охватить глазом такие большие работы, нивелируется расстоянием. Оба панно можно легко осмотреть, встав в центре зала.



Над оформлением панно работали 30 художников-мозаичистов. Благодаря их мастерству работы получились живыми и объемными

нимать по лестнице. На втором и третьем этажах — залы ожидания, можно посидеть в кафе или ресторане. Тут же располагается отдельный зал для пассажиров с четвероногими друзьями.

Вокзал стал значительно просторнее и светлее. В качестве отделки использовали дерево, мрамор и травертин, которые придают уют и теплоту. Лавочки, выполненные в виде мягких кресел с подголовниками, оборудовали розетками для зарядки гаджетов. Кассовый зал украсил кессонный потолок с встроенными светильниками, что увеличило освещенность в два раза. На четвертом этаже, который раньше был закрыт, появился Иммерсивный музей истории здания. Здесь воспроизвели интерьеры начала XIX века с мраморным камином, историческими

светильниками, зеркалами и декоративными элементами той эпохи.

Попасть туда можно по отреставрированной чугунной лестнице, которой ввиду ее ветхости пользовались до этого только сотрудники вокзала. Специалисты докомпоновали утраченные элементы и привели в порядок сохранившиеся части. Во время реконструкции также восстановили часовню Святителя Николая Чудотворца.

Главной достопримечательностью обновленных интерьеров стали два огромных мозаичных панно общей площадью более 800 кв. м с видами Москвы и Санкт-Петербурга. Оба города показаны в динамике исторического развития. Их автором выступил художник Максим Козлов, известный по работам гигантских рыб для



Артеми́й Лебеде́в, российский дизайнер, предприниматель и блогер

Этот проект — большая ответственность. Я очень трепетно отношусь к Москве, можно сказать, стремлюсь стать москвоведом всю свою жизнь. И если вношу какие-то изменения в свой родной город, мне важно, чтобы другим любителям Москвы это зашло.

За основу был выбран дизайн 1970-х годов, поскольку остальные периоды не оставили нам годного наследия. Главную вывеску мы сделали «кликабельной»: нажимаешь на надпись — и сразу оказываешься в Санкт-Петербурге! Шутка. На самом деле линия помогает сделать буквы более «логотипистыми» и собирает шрифтовую композицию.

станции метро «Нагатинский затон». Панно создали в жанре ведуты — реалистичного городского пейзажа.

Все элементы выполнили вручную из более чем 10 тыс. кусков смальты. Московская панорама пестрит не только историческими достопримечательностями, но и знаковыми объектами последних лет: Кремль, высотка на Котельнической набережной, «Лужники», главное здание МГУ на Воробьевых горах соседствуют с парком «Зарядье», Дворцом Ирины Винер, деловым центром «Москва-Сити», ЖК «Бадаевский» и т. д. На другом панно изображены Исаакиевский собор, Главное адмиралтейство, Зимний дворец, Петропавловская крепость, Спас на Крови, «Лахта-центр» и другие узнаваемые локации Петербурга. Кроме того, художники решили пошутить и спрятали на панно «пасхалки». Можно скоротать время и попытаться отыскать героев романа Михаила Булгакова «Мастер и Маргарита», самолет, яркую звезду, машины и пешеходов.

Интеграция искусства, новое прочтение пространства, высокотехнологичные решения, забота о пассажирах — таким сегодня предстает обновленный Ленинградский вокзал перед москвичами и гостями столицы.



Для удобства пассажиров внедрили цифровую идентификацию поездов. Поездам дальнего следования присвоили синий оттенок, а пригородным — оранжевый

ГОРОДА, ЗА КОТОРЫЕ ГОЛОСУЮТ НОГАМИ

Мировая урбанистика в 2026 году окончательно рассталась с иллюзией, определявшей ее полвека: будто успех города измеряется высотой зданий и числом введенных квадратных метров. По данным ООН, в городах живет 45% из 8,2 млрд жителей планеты, а число мегаполисов с населением свыше 10 млн выросло с 8 в 1975 году до 33. Города давно стали экономическим ядром цивилизации — на них приходится порядка 80% глобального ВВП, и сегодня они соревнуются не этажами, а качеством среды и способностью удерживать людей. Но применять мировые урбанистические тренды к российским реалиям придется с важной поправкой: для большинства городов ключевой задачей станет превращение демографического сокращения из приговора в стратегию управляемого развития.



Татьяна Журавлёва,
генеральный директор
Фонда Мельниченко

За внешним разнообразием городских стратегий последних лет я наблюдаю пять сквозных сюжетов.

Первый и, пожалуй, определяющий: климат перестал быть темой деклараций, а стал статьей расходов. Еще пять лет назад городская повестка крутилась вокруг снижения выбросов CO₂ — сегодня основные деньги идут в адаптацию к изменениям. Лето 2026 года в Европе стало наглядным уроком: привычные дороги, железнодорожные пути и инженерные сети работали на пределе, а экономика ощутила это в деньгах. По оценкам Allianz Trade «Too hot to grow: The economic costs of extreme heat», тепловые волны могут стоить круп-

нейшим экономикам Европы до \$638 млрд к 2030 году, а накопленные потери ВВП — от 5% до 7%. Отсюда тренды на «губчатые города», зеленые коридоры, светлые покрытия, ИИ-мониторинг инфраструктуры и системы защиты от жары как новая инженерная норма. Лидеры здесь — Сингапур, Копенгаген, Роттердам, Мельбурн.

Второй сюжет — экономика близости. «Пятнадцатиминутный город», еще недавно звучавший как красивый лозунг, превратился в измеримую методику оценки эффективности: насколько равномерно по районам распределены услуги, рабочие места и функции. Париж, Барселона, Мельбурн и Сингапур показывают, что близость — это не про удобство, а про производительность: город, где меньше времени и топлива тратится на дорогу, эффективнее экономически.

Третий: искусственный интеллект вошел в проектирование. Города моделируют транспортные потоки, прогнозируют рост, тестируют сценарии застройки и создают цифровые двойники. ООН и Международный союз электросвязи говорят уже не о Smart City, а об AI-enabled Citiverse — цифровой модели города, в которой решения проверяются виртуально до того, как в землю ляжет первый кубометр бетона. Так что мастер-планы можно сделать уже не за год, а за пару месяцев.

Четвертый сюжет: человек укореняется в центре планирования, окончательно вытеснив автомобили. Walkability, велоинфраструктура, общественные пространства, микромобильность, снижение скоростей — все это складывается в понятие Human-Centered City. Вопрос, который теперь задает себе каждый мэр, звучит так: почему способный человек должен захотеть жить именно здесь? Ответ требует вложений в университеты, культуру, спорт, набережные, экологию и доступное жилье.

Пятый, самый глубокий сдвиг — от «умного» города к устойчивому. Тому, который продолжает работать в жару, в паводок, в энергетический кризис или кибератаку. Сам город при этом все меньше воспринимается как совокупность объектов и все больше — как экосистема данных. Главный вопрос сместился со «что построить?» на «как организовать взаимодействие?» — жителей, бизнеса, университетов и государства.

Где в этих сценариях Россия? Ответ неудобен своей двойственностью. К приме-

ру, Москва — один из мировых лидеров по цифровым госсервисам, общественным пространствам, метро и транспортной интеграции, реновации и качеству парков. Сегодня столица сопоставима с Сингапуром, Сеулом и Лондоном. К ней с оговорками можно добавить Казань с ее моделью университетско-событийного города, Тюмень как лучший средний город по качеству среды, Пермь с ее мастер-планом-экспериментом, Якутск как мировой пример проектирования в экстремальном климате. В 2026 году самый успешный город — не самый высокий, богатый или технологичный, а тот, который одновременно приближает людей к работе и сервисам, устойчив к климатическим рискам,

управляется на данных и делает качество жизни основой своей экономики.

Однако подавляющее большинство российских территорий живет в других реалиях. По данным ДОМ.РФ, население теряют около 80% российских городов. Исследователи РАНХиГС насчитывают почти 130 малых городов, которым грозит исчезновение, — это 3,4 млн человек. Так что для России следующий этап — это переход к «городам человеческого капитала», где целью становится привлечение и удержание людей, а не темпы ввода квадратных метров. Но если Москве, Казани, Тюмени и еще паре миллионников предстоит догонять мировых лидеров в верхнем сегменте — по ИИ, климату, экономи-

ке близости, то у остальных другая задача: как остановить отток и превратить сокращение населения из приговора в управляемую стратегию, которая позволит при меньшем числе жителей сохранить сильную экономику, качественную среду и основания связывать с городом будущее.

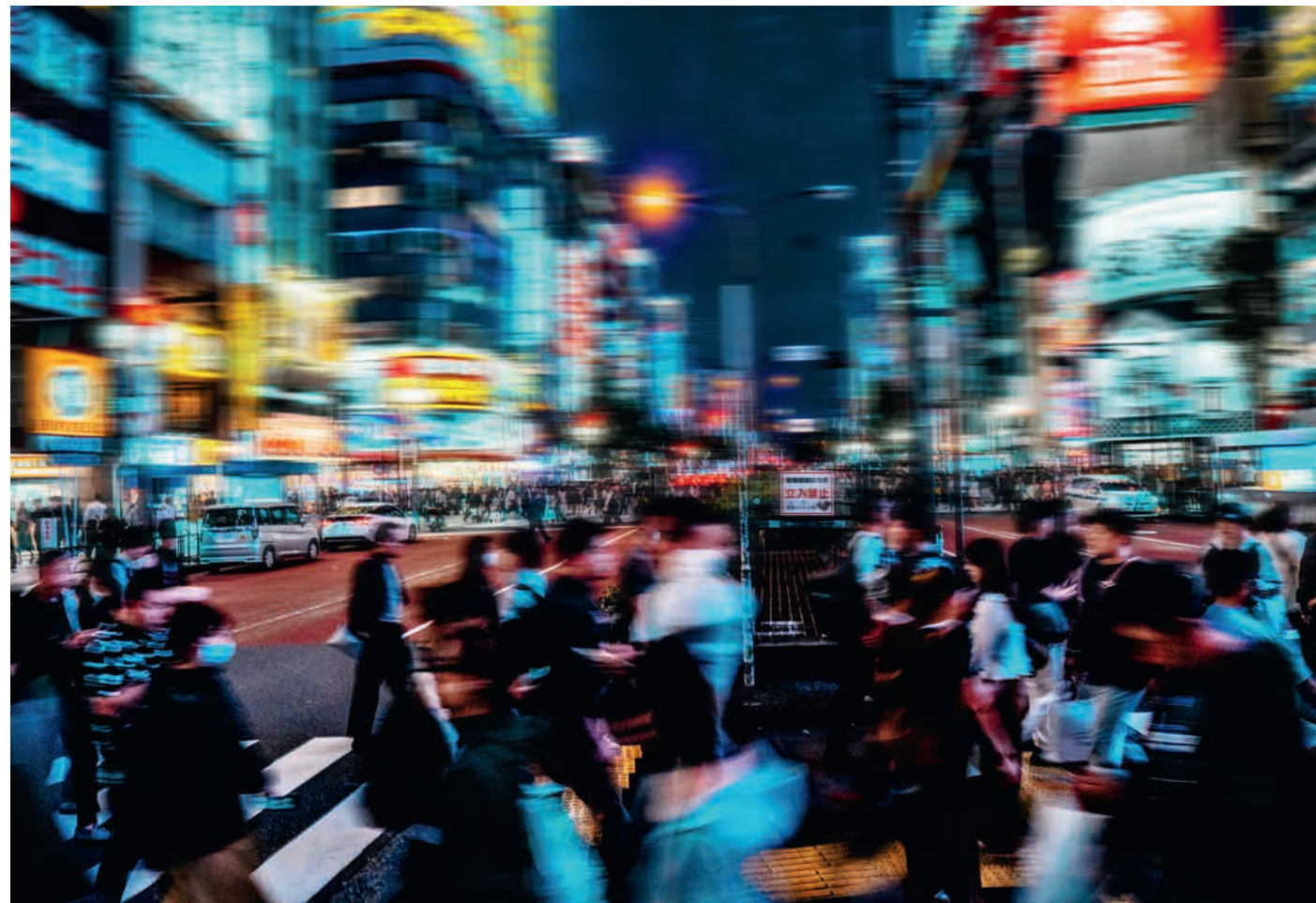


Фото: Ramon Bucard/Unsplash



Коллажи: Дмитрий Гиенко

Vision Zero

Текст: Александр Евсин, генеральный директор «Трансинтел информационных технологий», заместитель руководителя ЦОДД правительства Москвы (2014–2023)

НОЛЬ КАК ЦЕЛЬ

В России есть понимание проблем в области безопасности движения и намечены перспективные направления для их решения. Мировой опыт свидетельствует: хороший результат дает только системный подход. Скоростной режим, транспортная инфраструктура, системы безопасности, медпомощь должны работать комплексно.

Концепция Vision Zero была разработана в Швеции в 1997 году. Ее внедрили в ответ на растущее число дорожно-транспортных происшествий и смертельных случаев на дорогах страны. В основу лег принцип: жизнь человека бесценна, и безопасность должна стать приоритетом, а не компромиссом ради выгод транспортной системы. Усилия были направлены на минимизацию человеческого фактора и на то, чтобы снизить степень последствий и травм от инцидентов. Частота

ошибок не слепая случайность, а процесс, которым можно и нужно управлять. Собственные программы «нулевой смертности» действуют сегодня в странах Евросоюза, Нью-Йорке, Лондоне и еще в десятках городов по всему миру.

Россия никогда официально не объявляла Vision Zero, хотя определенные шаги в этом направлении делаются. В Ставрополе эти принципы применили в сфере охраны труда и производственной безопасности и заложили их в стратегию

развития города еще в 2021 году. Также действует Стратегия повышения безопасности дорожного движения в России на период до 2036 года. Она ставит целью поэтапное снижение жертв аварий: до 9,9 тыс. человек к 2030 году и в два раза к 2036 году — до 7,4 тыс. человек. Значительная часть документа содержит диагностику конкретных проблем. К примеру, девять из десяти ДТП происходят из-за нарушения ПДД водителями, чаще всего из-за превышения скорости — 27,1% аварий в 2024 году. 63,5% жертв аварий скончались до прибытия скорой помощи.

Данный документ лишь обозначает проблемы, оставляя конкретные меры по их решению местным властям. Эксперты, комментирующие стратегию, прямо говорят о необходимости единой модели управления дорожной безопасностью по образцу европейского Vision Zero — с одним центром принятия решений и общим нормативным подходом вместо разрозненных усилий ведомств.

В Москве логика «нулевой смертности» де-факто применялась в программе «Моя улица». Была попытка закрепить принципы Vision Zero на законодательном уровне — в Мосгордуму в 2020 году был внесен законопроект «О мерах по достижению нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях в городе Москве». Но проект был отклонен, так как профильные ведомства сочли, что он дублирует уже действующие федеральные и городские нормы.

Несмотря на то что законодательная инициатива не нашла поддержки у депутатов, Москва по-прежнему остается самым безопасным регионом России. По данным Госавтоинспекции, в 2025 году на каждые 100 тыс. населения столицы приходилось чуть более двух человек, погибших в дорожно-транспортных

происшествиях — это уровень европейских столиц. За этими цифрами стоят узнаваемые принципы: контроль скоростного режима, сужение полос, подсветка переходов, островки безопасности, разбор каждого очага аварийности и при необходимости изменение организации дорожного движения.

К регионам с наиболее безопасным дорожным движением в нашей стране также относятся Ненецкий автономный округ, Санкт-Петербург и Чечня. Согласно Единой межведомственной информационно-статистической системе (fedstat.ru), в России за прошлый год произошло 128 тыс. ДТП (на 3,1% меньше, чем в 2024 году), в которых погибло 13,9 тыс. человек и 158 тыс. было ранено.

Конечно, между показателями, которые стали «в разы меньше», и «нулем» — самая трудная часть пути. Первое препятствие — сохраняющееся несоответствие ширины проезжей части установленному ограничению скорости. Дорога с режимом 50–60 км/ч не может выглядеть как взлетно-посадочная полоса. Убеждение, что избыточность повышает безопасность,

является ошибочным и только провоцирует водителей на нарушения.

Вторая сложность связана с тем, что аналитика дорожно-транспортных происшествий не попадает к проектировщикам, которые благодаря ей смогли бы глубже понимать причины различных ДТП и предлагать действенные варианты их решения на практике.

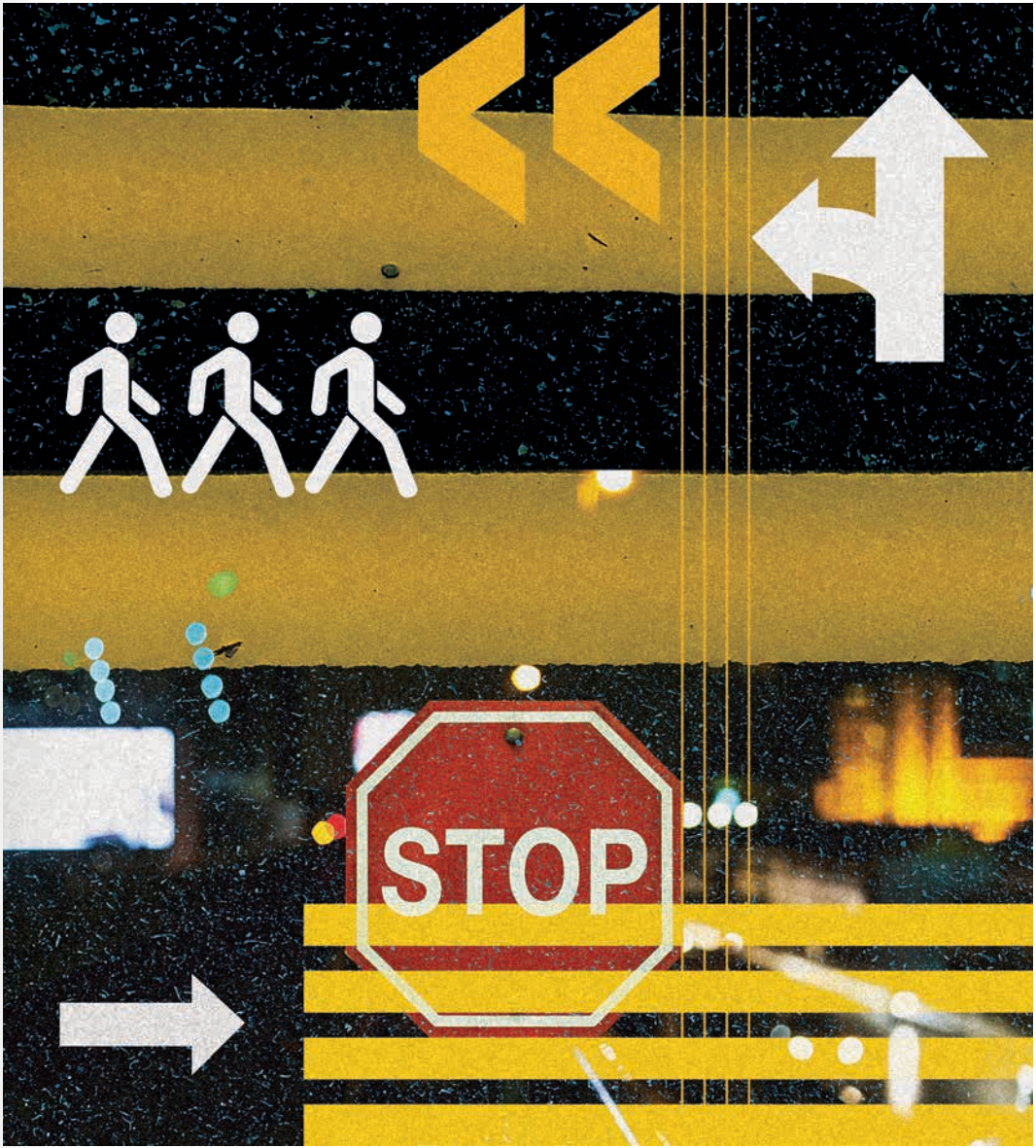
Третий пункт — средства индивидуальной мобильности, самокаты и велосипеды. Это новый класс уязвимых участников дорожного движения, для которых городская среда не была изначально спроектирована. Ключевые решения должны обеспечивать связность маршрутов, безопасность на пересечениях и комфорт пользователей. В идеале — создание изолированных вело- и СИМ-дорожек. На проезжей части они отделяются от автомобилей буферными зонами, а на тротуарах — бордюром или мощением другого цвета.

Помимо вышеперечисленного, необходимо сократить время реагирования на мелкие ДТП, чтобы не допускать вторичные дорожно-транспортные происше-



Александр Чеботарёв, главный управляющий директор государственной корпорации развития ВЭБ.РФ

Стратегия повышения безопасности дорожного движения, утвержденная в России в 2025 году, предусматривает снижение смертности на дорогах в полтора раза к 2030 году и вдвое к 2036 году по сравнению с уровнем 2023 года. Один из ее ключевых принципов — снижение роли человеческого фактора за счет технологий и современной дорожной инфраструктуры. Этот подход соответствует концепции нулевой смертности, которая исходит из того, что люди могут ошибаться, а задача государства — сделать так, чтобы такие ошибки не приводили к трагедиям. Последовательная работа в этом направлении уже позволила существенно снизить смертность на российских дорогах, хотя проблема по-прежнему остается актуальной. Еще будучи первым вице-премьером правительства России, Игорь Иванович Шувалов подчеркивал, что островки безопасности, диагональные пешеходные переходы, разметка-вафельница и другие решения нужны для того, чтобы город адаптировался под жителей, а не наоборот. Показателем и опыт Москвы: столица детально анализирует каждый кейс ДТП, а также смотрит на «народные тропы», основывая на них проекты благоустройства. Здесь содержится важный принцип: когда не город диктует, как должен двигаться пешеход или машина.



— **Физический город учится на трагедиях, а цифровой — на симуляциях. Это меняет саму природу проектирования безопасной среды — из реактивной в упреждающую** —

ствия. Машины, оставшиеся стоять в потоке после легкого столкновения, — это внезапное препятствие на скоростной дороге и классический сценарий второй, куда более тяжелой аварии. Быстрое обнаружение инцидента, оперативное оформление участников ДТП и освобождение проезжей части — недооцененный резерв безопасности, который не требует ни реконструкции, ни больших вложений.

Качественно продвинуться в решении обозначенных проблем может помочь переход в цифровое пространство. Когда программа AlphaGo обыграла чемпиона мира по го, ее силой были не знания, по-

лученные от людей, а миллионы сыгранных партий. Система видела последствия ходов, которые человек не успел бы проверить за тысячу жизней. Каждый вариант организации дорожного движения на перекрестке, фазы светофора, разметка, скоростной режим, можно просчитать в цифровой модели города через миллиарды смоделированных ситуаций: разное время суток, погода, интенсивность, поведение участников, включая пешехода, шагнувшего не там, и отвлекшегося водителя.

Физический город учится на трагедиях, а цифровой — на симуляциях. Это ме-

няет саму природу проектирования безопасной среды — из реактивной в упреждающую. Важное условие для реализации такого направления — точная цифровая модель дорожной сети. Без этого симуляция останется лишь красивой картинкой.

Концепция Vision Zero важна для снижения дорожных смертей и травм за счет приоритета жизни и системного подхода к безопасности. Она показывает, что внедрение таких принципов способствует созданию более безопасной и предсказуемой дорожной среды, а использование цифровых технологий может значительно повысить эффективность этих мер.

ИДЕИ, КОТОРЫЕ МЕНЯЮТ ТЕРРИТОРИИ

Почему сегодня так важен профессиональный разговор о городах

Сегодня развитие городов - это не только вопрос строительства.

Это вопрос экономики. Инвестиций. Кадров. Технологий. Качества жизни.

Именно поэтому «Росконгресс Урбан Хаб» объединяет представителей органов власти, бизнеса, архитектурного сообщества, девелоперов, инвесторов и исследователей, создавая пространство для открытого профессионального диалога о будущем развития городов.

Международная дискуссионная платформа традиционно представляет деловую программу в рамках крупнейших форумов страны: **Петербургского международного экономического форума** и **Восточного экономического форума**.

В июне 2026 на ПМЭФ площадка объединила:

- более 100 спикеров
- более 700 участников
- десятки представителей органов государственной власти
- ведущие девелоперские компании
- архитекторов
- международных экспертов
- крупнейшие отраслевые СМИ



С 1 по 4 сентября во Владивостоке
«Росконгресс Урбан Хаб»
представит деловую программу:

«Города будущего: инвестиции, технологии и качество жизни»

В центре внимания – инвестиции как инструмент развития территорий.

Как сделать города привлекательными для бизнеса и какие решения позволяют одновременно повышать качество городской среды и раскрывать инвестиционный потенциал регионов?

Города конкурируют уже не только архитектурой. Они конкурируют качеством среды, скоростью принятия решений и способностью привлекать инвестиции.

Именно поэтому профессиональный разговор о будущем территорий сегодня становится стратегическим ресурсом развития страны.

Темы платформы на ВЭФ 2026:

- Малые города.
Кто и зачем инвестирует в качество городской среды
- Город как туристический хаб
- Арктика 2020-2050
- Цифровая трансформация строительной отрасли
- Индустрия ЖКХ как фундамент городской среды
- Демографическая политика
- Парки впечатлений
- Малоэтажный пригород.
Новая модель развития ИЖС
- Городская среда и юридические риски
- Мастер-планирование «вне закона»
- КРТ: кто за что отвечает и куда мы идем
- Индустриальный город сегодня



Текст: Антон Кальгаев,
куратор стратегических проектов
Музея Транспорта Москвы

КУЛЬТУРА ДВИЖЕНИЯ

Музей Транспорта Москвы — городской музей, постоянная экспозиция которого откроется в гараже грузовых машин на Новорязанской улице, построенном по проекту архитектора-авангардиста Константина Мельникова и реконструированном бюро «Меганом». От такого музея стоило бы ожидать, что он будет посвящен исключительно технологиям и адресован узкой аудитории любителей подвижного состава. Но музей смотрит на транспорт в более широком контексте городской культуры движения. Почему это наиболее актуальная оптика для размышлений о городе, рассказывает куратор стратегических проектов Музея Транспорта Москвы.

КАК ДВИЖЕТСЯ МУЗЕЙ Музею Транспорта Москвы в его нынешнем виде всего пять лет. В эти годы собиралась коллекция, проводились разнообразные выставки и фестивали, выпускались подкасты и книги — для специалистов и широкой публики, для детей и взрослых. Музей делал проекты в павильоне «Транспорт СССР» на ВДНХ, поп-ап пространствах на Северном и Южном речных вокзалах и, наконец, вплотную подобрался к открытию своего основного комплекса с гигантской по современным меркам постоянной экспозицией — более 10 тыс. м².

Впрочем, долгое время ощупывание «транспортного слона» происходило в интуитивном режиме, исходя из представления, что современный музей транспорта — это обо всем, «что движет городом». Но вот в 2024 году, оглядев ранее сделанное, музей в стратегии до 2030 года переформулировал предмет своих интересов.



Фото: Музей транспорта города Москвы

Фокус сместился на «городскую культуру движения», в центре внимания музея оказались люди, вещи, пространство и время — и все в процессе движения. Как они влияют друг на друга? Какие материальные и нематериальные формы обретают их отношения? Как машины и люди вместе формируют городские пространства? Как в городах возникает особая культура движения? И, наконец, что отличает культуру движения Москвы?

Чтобы ответить на эти вопросы, музей выделяет несколько тем, вокруг которых строится его публичная и экспозиционная деятельность:

Личности и сообщества в движении. Музей уделяет внимание пассажирам и транспортникам, а также другим участникам движения: курьерам, велосипедистам, самокатчикам и, наконец, пешеходам.

Вещи и механизмы в движении. Объектами интереса музея становятся и сам транспорт (от карет, автомобилей, автобусов, трамваев до поездов, велосипедов и самокатов), и предметы, ассоциированные с движением (компостеры, турникеты, билеты, обувь и одежда), и прочие артефакты, включая произведения искусства, чертежи и архивы.

Места и маршруты в движении. Вся инфраструктура движения: от улиц и дорог, остановок, пристаней и станций до заводов, депо, гаражей и автозаправок, а также весь город (от дома до агломерации) — предмет интереса музея.

Прошлое, настоящее и будущее в движении. Даже категория времени для музея теряет свою абстрактность, становясь скономленным, потраченным и проведенным временем в пути каждого пассажира. Музей также изучает, как люди представляют себе прошлое и будущее, о чем мечтают, к чему стремятся, ведь в соответствии с ним они придумывают города, новые транспортные средства и жизненные сценарии.

Музей занимается комплексной задачей — осмыслением движения, где даже простое перечисление и перемножение сущностей рождает новые идеи, вопросы и концепции.

Концепция выставки «Мечта “Москвича”» родилась из лирической комедии «Зеленый огонек» (1964) о таксисте, работающем на старом «Москвиче»



Экспозиция «Куплю гараж!» была поделена на ряд тематических пространств — «гаражей», каждый из которых воплощал разные модели счастья



Избранные проекты
Музея Транспорта Москвы

«Мечта “Москвича”» (2021–2022) — выставка-байопик прослеживает биографию «Москвича» — героя кино, анекдотов и легенд. Выставку посетили более 100 тыс. человек.

«Куплю гараж!» (2023–2024, 2026) — выставка о гаражной культуре, где заветные 18 м² представлены местом свободы и самовыражения миллионов людей. Адаптированные выставки были показаны в Санкт-Петербурге и Калининграде.

«Высоко под землей» (2025) — выставка, где московское метро стало настоящим музеем, а интерьеры станций — коллекциями произведений прикладного и монументального искусства. Описания и атрибуция предметов искусства в метро продолжаются и сейчас.

ВОТ, МОБИЛЬНЫЙ ПОВОРОТ Конечно, музей не одинок в таком понимании городского движения. В целом весь XX век прошел в попытке примирить гуманизм — для каждого свой — с транспортом: от радикального автомобилецентризма до концепций пешеходного города. Даже активистская деятельность «бабушки урбанизма» Джейн Джекобс началась с борьбы против хайвеев, которыми хотел застроить Нью-Йорк Роберт Мойзес. В современной урбанистике укоренилось представление, что городское планирование во многом занимается организацией перемещения людей, товаров и капиталов. Впрочем, еще на заре развития мысли о комплексной природе городской жизни исследователи считали возможным по характеру городской мобильности диагностировать состояние городской культуры.

Пионером в этом отношении можно считать немецкого социолога Георга Зиммеля. Он размышлял о мегаполисах рубежа XIX–XX веков, которые уже стали плотными, индустриальными и быстро меняющимися. Такие города он понимал как пространства постоянных столкновений и быстрых смен впечатлений — что и сейчас звучит удивительно свежо. Физическое перемещение по городу формирует городское сознание, создает дистанции между людьми и дает чувство поверхностности отношений. Именно поэтому стоит изучать режимы мобильности и повседневные пути людей.

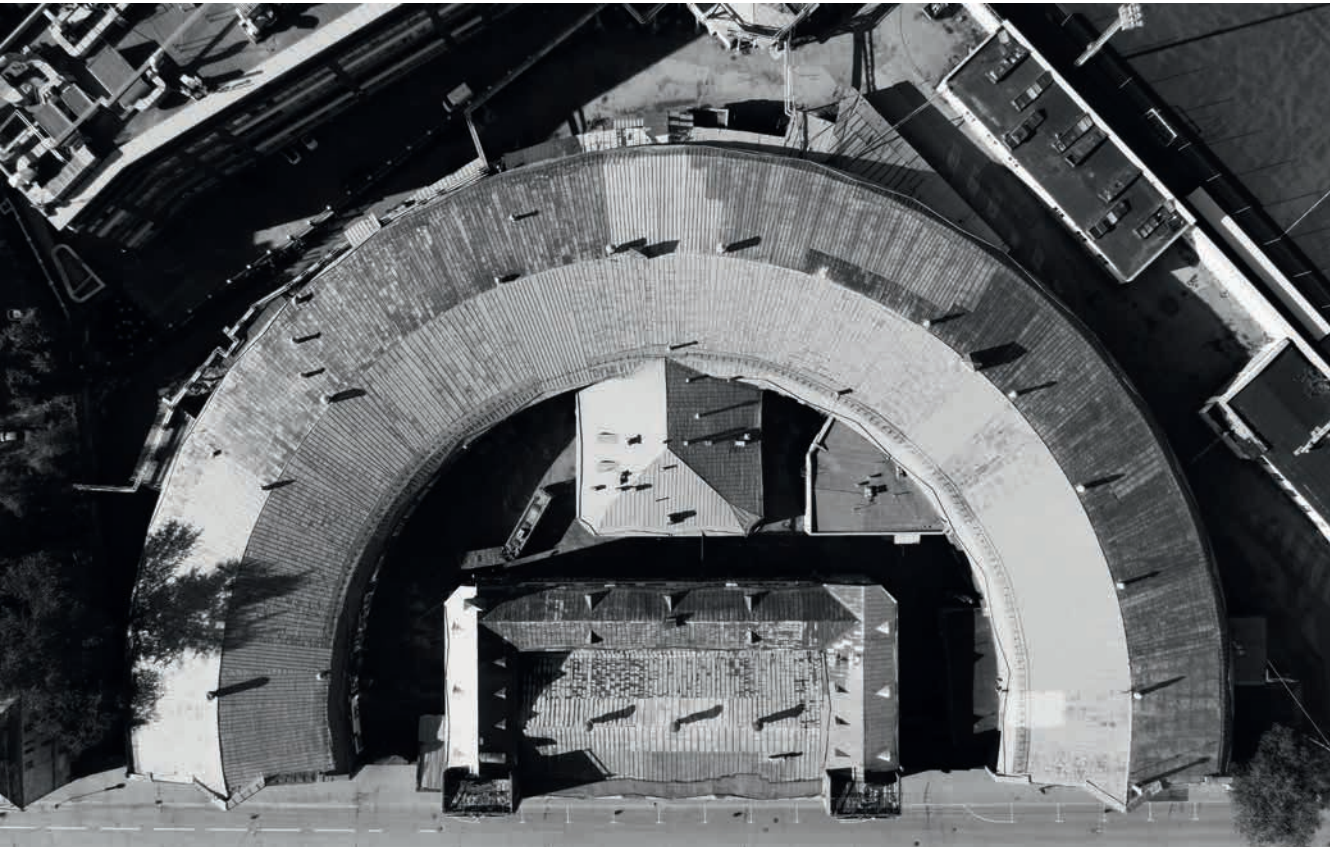
Эту идею Зиммель передает представителями Чикагской школы социологии. Чикаго 1910–1930-х — стремительно растущий промышленный центр с массовой миграцией, этнической разнородностью и заметными проблемами бедности, пре-

ступности и сегрегации. Такой город становится идеальной лабораторией для Роберта Парка, Эрнста Бёрджесса и Родерика Маккензи. Исследователей интересует, как перемещения людей, ежедневные поездки и смена мест жительства влияют на структуру города и его повседневную жизнь.

Впрочем, настоящий мобильный поворот в социологии города происходит только на рубеже 1990-х и 2000-х. Он связан с именем Джона Урри, рассматривающего города не только как места проживания, но и как пункты пересечения различных маршрутов. Изучая глобальные узлы и мобильные города вроде Нью-Йорка, Лондона, Токио, Урри делает мобильность не только городским, но и общим принципом современности. В «Социологии за пределами обществ», изданной им в 1999 году, своей целью он провоз-

Фото: Юрий Пальмин; Музей транспорта города Москвы

Треугольный участок на Новорязанской улице определил форму гаража — подкова, или полукольцо. Впрочем, вместе с мастерской по центру комплекс напоминает серп и молот





Постоянная экспозиция Музея Транспорта Москвы

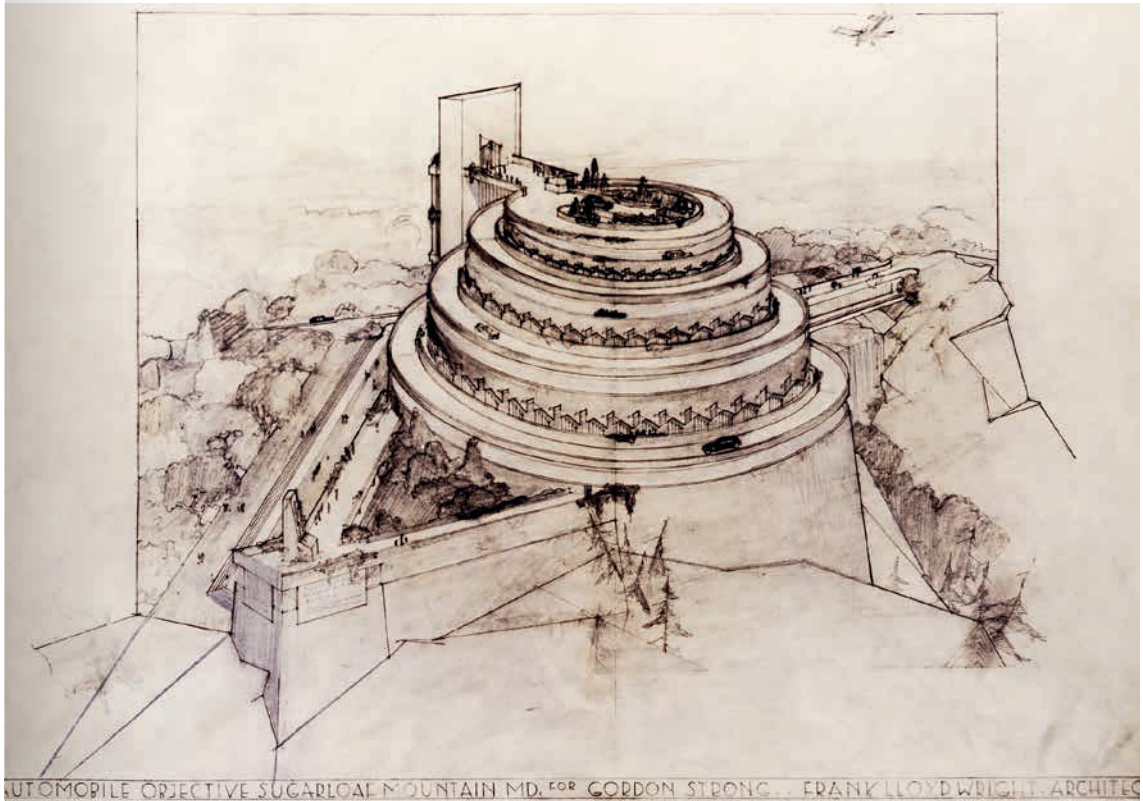
Музей прослеживает, как транспорт, городское пространство и культура формируют друг друга. В экспозиции — тысячи инсталляций и мультимедиа, сотни масштабных моделей, а также 54 транспортных средства, включая, например, макет двухэтажного троллейбуса — обычное дело для москвичей 1930–1950-х. Экспозиция занимает два этажа. Первый — наземный транспорт: от пролетки и конки до электробуса и беспилотного такси. Минус первый этаж, созданный под историческим зданием Мельникова, посвящен метро и включает, например, полноразмерную модель тоннелепроходческого щита, а также семь подлинных метровагонов: от трофейного до современного.

глашает создать «манифест социологии, изучающей различные виды мобильности людей, образов, информации и отходов, а также сложные взаимосвязи между ними и социальные последствия этих разных типов мобильности». В его системе важны и транспорт, и право на передвижение, и инфраструктура, и доступ к коммуникациям, а физическое движение непосредственно связано со статусом и властью.

Эта идея подхватывается в наше время не только урбанистами, но и популярной культурой — особенно в мегаполисах того, что сейчас именуется Глобальным Югом. Так, на языке суахили использование автомобиля обозначается словом «taendeleo», которое также означает «развитие» и «прогресс». Нигерийский рэпер Златан воспекает автомобиль как маркер избранности и успеха: «Мой друг ездит на Aston Martin / Я — на Bugatti / Пятница, вечер, мы рулим на пати / А все в это время твердят, что в Лагосе нету бабла».

Уже сейчас мобильный поворот можно ставить в ряд с другими поворотами в гуманитарных науках — «пространственным» и «коммуникационным». На первом повороте Анри Лефевр, Дэвид Харви, Эдвард Соя показали, что пространство — это не безучастный фон для социальных процессов, а активный фактор, который формирует общество, культуру, знание и поведение. Это во многом привлекло

Фото: Музей транспорта города Москвы



UTOMOBILE OBJECTIVE SUGARLOAF MOUNTAIN MD. FOR GORDON STRONG. FRANK LLOYD WRIGHT ARCHITECT

Расположенный на горе Gordon Strong Automobile Objective должен был включать планетарий, смотровую площадку и места для пикника, парковаться Райт предлагал прямо на рампе

Архитекторы-утописты и автомобилизм

Есть в урбанистике XX века два непримиримых оппонента: Ле Корбюзье и Фрэнк Ллойд Райт. Первый сносил старые города ради высоток и зеленых зон. Другой звал на природу: каждой семье — участок, а жилье, работу, отдых распределить по территории. Одно роднило эти микрорайоны и дачи — автомобили. Для Ле Корбюзье они были моделью: дом — «машина для жилья», а массовое строительство — автопроизводство. В проектах Райта, сменившего за свою жизнь 85 машин, видны мотивы автодизайна. А спиральная рампа в Музее Гуггенхайма (1943–1959) взята Райтом из его же проекта Gordon Strong Automobile Objective (1925) — по сути, ТРЦ для автомобилистов.

внимание к общественным пространствам, вопросам локальной идентичности и даже брендингу территорий. На втором — «коммуникационном» — Гарольд Иннис и Маршал Маклюэн объяснили, что важно не только и не столько, что говорится, но и с помощью каких медиа, в какой форме и с какими эффектами. Это во многом сформировало клиповую культуру и интернет. Выражение Маклюэна «medium is the message» (англ. — «средство коммуникации есть сообщение») знают даже школьники, а его же концепция «глобальной деревни» стала брендом консервированных овощей.

Работы Урри сформировали теоретический фундамент для переноса значительной части городской жизни в гаджеты. Концепция «мобильности как сервиса» со своими кар-, байк- и кикшерингами также была подготовлена мобильным поворотом. Настоящей лабораторией для исследователей мобильности стали локдауны. Сам Джон Урри не дожил до 2019 года, но за десять лет до этого заметил, что неподвижность в современной культуре и экономике требует не меньше ресурсов, чем движение. И действительно, локдауны показали, что необходимость и возможность сидеть на удаленке или ездить

по городу определяются не столько правилами, сколько социальным, сетевым и финансовым капиталом.

Обращение к движению как к ключевой категории городской культуры особенно уместно для современности, но этот подход важен и для исторических исследований: он позволяет увидеть многое в прошлом и лучше понять настоящее.

ТЕХНОЛОГИИ ДВИЖЕНИЯ КУЛЬТУРЫ История культуры движения — это не история транспорта, а история того, как новые способы перемещения меняют человека, его привычки, его отношения с другими и с самим собой.

Создание железной дороги описывалось как сугубо прагматический акт: ускорение движения грузов, расширение географии, демократизация передвижения. Кто тогда мог подумать, например, что железные дороги — не без помощи предпримчивого Томаса Кука — породят практику массового туризма? Сама мысль о том, что можно куда-то поехать на выходные, что-то увидеть и просто провести время вне дома, не приходила в голову. Эта практика изменила и бытовые привычки, и жизненные сценарии, и города, которым посчастливилось стать объектами показа.

Другой пример — лифт. Наряду с эскалатором он обычно воспринимается лишь как средство вертикального транспорта. Однако архитектор Рем Колхас в книге «Delirious New York» (1978, перевод на рус-

ский — «Нью-Йорк вне себя: ретроактивный манифест Манхэттена», 2013) заявил, что именно лифт сделал многоэтажное здание не просто возможным, а экономически и пространственно продуктивным. При этом лифт не соединил пространства по-старому, а, напротив, расцепил их. Здание превратилось в набор почти автономных, замкнутых на самих себя этажей, лишившись былого пространственного и социального единства.

Сегодня на улицах городов появляются беспилотные автомобили, роботы-доставщики, машины с автопилотом. Об этических проблемах с ответственностью за их действия говорится постоянно. Но не менее важен и другой вопрос — как к ним относиться людям. Человечество

долго шло к мысли о равенстве и гуманизме по отношению друг к другу и даже (и особенно) к животным. Роботы требуют заново вырабатывать этику взаимодействия с существами, обладающими если не сознанием, то интеллектом, которых не следует считать равными, достойными уважения и понимания.

ПРОХОЖИЙ, ПРОХОДИ Древний Рим времен Цезаря был по преимуществу пешеходным городом. Частный колесный транспорт ограничивался в дневные часы, а въезжающим в город нередко предписывалось продолжать путь пешком или на паланкине. Это ли не мечта урбаниста? Однако характер ходьбы был очень разным и отражал социальный статус пе-

шехода. Элита превращала перемещение в демонстрацию достоинства, прогулку или процессию, тогда как для большинства ходьба была просто повседневной необходимостью.

Пешеход как персонаж возвращается в конце XIX века в фигуре «фланера». Шарль Бодлер в эссе «Поэт современной жизни» (1863) описывает фланера как человека толпы — внимательного наблюдателя города, который бродит без практической цели, но остро чувствует ритм и драму улицы. Вальтер Беньямин в эссе о Бодлере 1930-х годов и вовсе будет утверждать, что именно праздность движения заставляет город открываться как слоистую ткань из знаков, ритмов и случайных связей. Эту мысль подхватывают и развивают французские ситуационисты в 1960-х. Предлагая практику «дрейфа» — не прогулку ради отдыха или созерцания, а способ «сбиться» с пути, ситуационисты превращают пешее движение в критический инструмент против скучной рациональности города. В сходном направлении мыслит и Джейн Джекобс. Повседневную уличную жизнь она определяет как «балет тротуаров». Так Джекобс описывает согласованную, но не срежиссированную «хореографию», где люди не просто идут по делам, а постоянно обмениваются взглядами, жестами, короткими репликами и тем самым поддерживают особый вайб улицы как живого и, значит, эмоционально насыщенного и незапрограммированного общественного пространства.

Современный пешеходный город часто выглядит как инфраструктурный проект, но, по сути, он наследует очень древнюю идею: город становится по-настоящему городом там, где его можно пройти ногами, прочесть телом и пережить как последовательность встреч, пауз и неожиданных отклонений. Возможно, в сухом остатке: культура движения — это искусство города быть не картой, а партитурой. Ее сокровенное звучание — та тихая нота, которая возникает только тогда, когда ты идешь, сворачиваешь не туда — и вдруг понимаешь, что это и есть оптимальное направление.



Гараж на Новорязанской шесть раз менял свой профиль. Его резидентами были: грузовые машины, таксопарк, авторемонтный завод, автобусный парк и, наконец, музей

Архитектор движения

Музей Транспорта расположен на Новорязанской улице в гараже, построенном по проекту Константина Мельникова в 1926–1929 годах. Движение для Мельникова было образом эпохи, материалом и методом проектирования. Любая форма у него динамична, будь то выставочный павильон, частный дом или дом культуры. Однако наибольшее воплощение его идеи о движении получили в гаражах. В Москве по проектам архитектора построили четыре гаража. Помимо комплекса на Новорязанской, это гаражи Госплана и «Интуриста», а также Бахметьевский гараж, где сейчас разместился Еврейский музей и центр толерантности. Мельников считал, что функция, конструкция и форма должны быть неразделимы. Но уже два из его четырех гаражей занимают музеи. Получается, именно их архитектор и проектировал?

Фото: Государственный музей истории Санкт-Петербурга

Международный Жилищный Конгресс

20 лет

350+ мероприятий

800+ спикеров

7 500+* участников



Принять участие

МОСКВА
Центр Международной Торговли
5-9 октября 2026

РЕКЛАМА. 0+
* на основе статистики прошлого мероприятия

НОВАЯ ЛОГИКА ПРОДУКТА

Основатель премии URBAN и первой российской системы сертификации новостроек URBAN GRADE Ольга Хасанова — о том, почему покупателю становится все сложнее понять, что именно он покупает, зачем рынку нужен золотой стандарт качества и как изменить подход к созданию жилья



Ольга Хасанова, основатель премии URBAN и первой российской системы сертификации новостроек URBAN GRADE

Мы привыкли обсуждать рынок недвижимости через ставки, ипотеку и продажи. Но есть вопрос, который касается каждого покупателя не меньше: что сегодня вообще считается хорошим жильем? Разобраться в самом продукте становится всё сложнее. Почти каждый новый проект называют бизнес-классом, премиумом или хотя бы комфортом плюс. Терминов становится больше, а ясности — меньше.

Класс жилья никогда не определяется одной деталью. Это совокупность характеристик: инженерия, планировки, приватность, инфраструктура, общественные пространства и уровень сервиса. Но покупатель чаще видит красивый рендер, эффектное лобби или панорамное остекление. Отдельные признаки более дорогого сегмента создают впечатление высокого класса, хотя не всегда отражают качество проекта в целом.

Опрос среди 2 тыс. владельцев новостроек показал, что 86% покупателей столкнулись с расхождением между ожиданиями от заявленного класса жилья и реальным опытом после покупки.

Для нас это стало важным сигналом: рынку необходимы понятные ориентиры, которые помогут покупателю сравнивать проекты и понимать, за что он платит.

Мы проанализировали существующие проекты, изучили лучшие практики и сформировали золотой стандарт для четырех классов жилья: комфорт, бизнес, премиум и элит. Для каждого сегмента определено более 350 параметров.

Подход был верифицирован профессиональным сообществом: представители 30 московских и региональных девелоперских компаний участвовали в его обсуждении, а итоговые критерии были утверждены экспертным консилиумом.

Важно, что речь идет не о наборе отдельных «дорогих» опций. Разница между классами — это другая логика продукта.

Например, в комфорт-классе на этаже может быть до 12 квартир, в бизнес-классе — как правило, не более 8. Высота потолков начинается от 2,7 м в комфортном сегменте, от 3 м — в бизнес-классе, от 3,3 м — в премиальном и от 3,6 м — в элитном. Меняются и требования к локации. В бизнес-классе время в пути до центра не должно превышать 30 минут, в премиальном — 10 минут. Различается и обеспеченность парковками: коэффициент машино-мест составляет 0,3–0,49 на квартиру в комфорт-классе, 0,5–0,69 — в бизнес-классе и 0,7–1,29 — в премиальном.

После формирования критериев мы решили проверить, насколько заявленное позиционирование соответствует реальным характеристикам проектов. Для исследования выбрали самый распространенный в России сегмент — бизнес-класс. Результат оказался показательным: только 5% жилых проектов, заявленных как бизнес-класс, соответствуют стандартам качества этого сегмента.

И здесь возникает более глубокий вопрос: почему рынок продолжает создавать проекты с разрывом между заявленным позиционированием и реальным продуктом? Проблема начинается не на этапе рекламы. Она появляется значительно раньше — когда формируется концепция, определяются планировки, рассчитывается экономика и принимаются решения об архитектуре, инженерии и инфраструктуре.

Поэтому недостаточно только оценивать уже созданные проекты. Необходимо менять сам подход к их разработке.

Фото: Max/Unsplash



В девелопменте класс жилья никогда не определяется одной деталью. Это всегда совокупность десятков характеристик

Сегодня девелопменту нужны специалисты, которые понимают не отдельную часть проекта, а весь жизненный цикл продукта: от аналитики и концепции до проектирования, строительства, продаж и эксплуатации.

На базе МГИМО была создана образовательная программа для руководителей и специалистов девелоперских компаний. В ней преподают генеральные директора, продуктологи, архитекторы и инженеры — люди, которые ежедневно принимают решения на реальных проектах.

За время существования программы ее окончили более 150 специалистов. Главное, что они получают, — системное понимание продукта. Качество нельзя добавить в проект в конце, как еще одну опцию. Его необходимо закладывать с самого начала.

Покупателю нужны честные ориентиры. Девелоперу — понятные критерии и компетенции для создания сильного продукта. Рынку — общий язык, который позволит говорить о качестве не только через красивые изображения и маркетинговые определения, но и через конкретные характеристики.

Именно так формируется доверие — между покупателем, девелопером и городом, в котором мы будем жить завтра.

ТЕРРИТОРИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ИННОВАЦИЙ: ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Трансграничные переходы на миллионы пассажиров и миллионы тонн грузов, БАМ 2.0, развитие острова, который принадлежит и России, и Китаю, наконец, первая водородная городская электричка. О том, как субъекты Дальневосточного федерального округа (ДФО) решают ключевые вызовы в сфере транспорта и снижения географических различий и не забывают экспериментировать, рассказывает «Эксперт.Урбан».

ТРАНСГРАНИЧНОСТЬ: КУРС НА КИТАЙ

Логику развития масштабных транспортных проектов на Дальнем Востоке задают изменения, созвучные времени: поворот страны на Восток и лавинообразный рост потоков грузов. С 2020 по 2025 год провозная способность Восточного полигона (БАМа и Транссиба) выросла со 144 млн до 180 млн тонн. Фактический грузооборот портов Дальневосточного бассейна в 2025 году увеличился почти на 7% к предыдущему году. С 2022 года грузооборот на автомобильных пунктах пропуска ежегодно растет, за два года прирост составил 20%.

С ростом сырьевого экспорта, прежде всего экспорта угля, в направлении Китая и портов тихоокеанского побережья обнаружилась недостаточная пропускная способность транспортного сообщения. Инфраструктура пытается поспевать за масштабами. Поэтому сейчас ве-

дется строительство объектов-дублеров на наиболее узких и загруженных местах БАМа: однопутных участках Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей. Крупнейшим искусственным сооружением станет второй Северомуйский тоннель протяженностью более 15 км. Появляются проекты новых погранпереходов — такие как ж/д переход «Джалинда-Мохэ» в Амурской области. Предстоит создать транспортно-логистический хаб на Большом Уссурийском острове, часть которого принадлежит КНР, часть — России.



Алексей Ракитский, министр архитектуры и градостроительства Сахалинской области

Создаваемый дронопорт развивается как площадка для разработки, испытаний и практического применения воздушных и морских беспилотных технологий. В перспективе дронопорт станет частью транспортно-логистической и технологической инфраструктуры нового города-спутника Корсакова «Экополиса», строительство которого уже началось. Интеграция дронопорта с дорожной сетью «Экополиса», наземным транспортом и Корсаковским морским портом позволит сформировать единую мультимодальную логистическую систему. В дальнейшем дронопорт должен стать основой кластера беспилотных технологий, опыт которого можно будет распространить на другие территории Дальнего Востока и России.

Фото: Александр Манзюк/ТАСС



Игорь Шувалов, председатель ВЭБ.РФ

Транспортная инфраструктура — ключевой фактор для развития Дальнего Востока. ВЭБ уже участвует во многих крупных проектах, в том числе обновления общественного транспорта, строительства аэропортов, модернизации Восточного полигона железных дорог, создания новых логистических мощностей. Транспортные проекты повышают связанность регионов и дают импульс технологическому развитию.

НОВЫЕ АЭРОВОРОТА РЕГИОНА

За первое полугодие 2025 года аэропорты ДФО обслужили почти на 7% больше пассажиров, чем годом ранее: они адаптируются к растущему пассажиропотоку, в том числе туристическому, становясь современными и комфортными. За последнее время на Дальнем Востоке обновлены и построены при поддержке ВЭБ.РФ сразу семь аэропортовых терминалов: во Владивостоке, Хабаровске (два терминала одного комплекса), Магадане, Улан-Удэ, Петропавловске-Камчатском и Благовещенске. Новые аэропорты Благовещенска, Камчатки и Хабаровска и вовсе претендуют на то, чтобы стать визитными карточками регионов из-за своей примечательной архитектуры и множества дополнительных функций: от отелей до конгресс-центра.

ПОЛИГОН ИННОВАЦИЙ Рельсобус, дронопорт, трансграничная канатная дорога,

беспилотные грузовики... Амбициозные экспериментальные транспортные проекты Дальнего Востока делают его полигоном инноваций. Трансграничная канатная дорога Благовещенск–Хэйхэ в Амурской области станет первым и единственным в мире подобным объектом: она соединит не только города на разных берегах реки, но и государства. Поездка между Благовещенском и Хэйхэ займет всего 3 минуты, а общее время от посадки до выхода пассажира — около 6 минут. Канатная дорога будет состоять из двух независимых линий с двумя кабинами по 110 человек, ее пропускная способность составит 6,8 тыс. человек в сутки в каждом направлении, или 2,5 млн человек в год в обоих направлениях. Регион делает ставку на беспилотники. Так, в 2025 году на Сахалине появился первый в России официальный дронопорт, и он уже функционирует — действующая взлетно-посадочная полоса на аэродроме Пушистый может принимать беспилотные воздушные суда и пилотируемые воздушные суда малой авиации.

Беспилотники регулярно используются для мониторинга лесов, прибрежных территорий и акваторий, наблюдения за опасными природными явлениями, а также для проведения аэрофотосъемки и фотограмметрических работ. Особое значение имеет доставка медикаментов, биологических образцов и других срочных грузов.

Для испытаний и массового внедрения гражданских беспилотных авиационных



Новый пассажирский терминал международного аэропорта Благовещенск (Игнатьево) имени Н. Н. Муравьева-Амурского. Авторы проекта: архитектурное бюро ASADOV. Генпроектировщик: «Красаэропроект»



Елена Короткова, руководитель Центра городской экономики КБ Стрелка

Транспортная инфраструктура — один из самых емких блоков мастер-планов Дальнего Востока. По данным исследования КБ Стрелка, в редакции долгосрочных комплексных планов 2025 года на улично-дорожную сеть предусмотрено 415 млрд руб., на развитие аэропортов — 102 млрд руб., на общественный транспорт — 36 млрд руб. В сумме это 15,4% всего объема запланированных средств и второй по емкости блок после коммунального хозяйства. Транспортные мероприятия предусмотрены в планах всех городов, кроме Нерюнгри — это одно из немногих сквозных направлений.

Важно понимать, что транспортная инфраструктура — одна из самых капиталоемких и длительных по срокам реализации. Ее эффект проявляется не столько в количестве введенных объектов, сколько в том, что именно она создает условия для запуска жилищного строительства, развития новых деловых районов, промышленности и туристической инфраструктуры. В этом смысле транспорт часто выступает не завершающим, а первым этапом реализации мастер-планов.

систем постановлением правительства на Дальнем Востоке был создан специальный режим: его действие распространяется до 2029 года.

На месторождении Песчанка в Билибинском районе Чукотки, где строится Баимский горно-обогатительный комбинат, тоже действует экспериментальный правовой режим — для внедрения беспилотной карьерной техники. Здесь планируется создать первый в России «умный» карьер, где основные производственные операции будут выполнять автономные и дистанционно управляемые машины. Беспилотные карьерные самосвалы запустят уже в 2027 году.

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ — ВОДОРОДНЫЙ ПОЕЗД Фокус в транспорте Дальне-

Фото: Светлана Митина/пресс-служба губернатора Амурской области и правительства области

го Востока сделан на масштабные трансграничные проекты, при этом в периметре городов тоже есть свои новации. Так, при поддержке ВЭБ.РФ в Якутске появились новые автобусы, приобретены пассажирские составы в Сахалинской области, произошло обновление городского общественного транспорта в Улан-Удэ. Один из интересных проектов — рельсобусы на Сахалине.

Самая современная в России модификация рельсовых автобусов одной из первых начала курсировать именно здесь, придя на смену старым японским дизель-поездам. И это не единственная городская транспортная новинка. В 2024 году в Южно-Сахалинске презентовали концепцию первого отечественного поезда на водородных топливных элементах. Водородное топливо оптимально для пассажирского транспорта: оно экологично, возобновляемо и по мощности может конкурировать с существующими вида-



Александр Пилиасов, доктор географических наук, профессор МГУ им. М. В. Ломоносова

Для радикально инновационных проектов Дальнего Востока нужны новые регламенты и новые институты. Наивно думать, что только новые технологические решения обеспечат прорыв. Они должны сопровождаться совершенно новым нормативно-правовым регламентным обеспечением, которое на Дальнем Востоке должно быть иным. Не просто ТОР, режимы свободных портов, налоговые льготы, правовые песочницы... Здесь важна еще и природно-климатическая специфика Дальнего Востока. Это настолько уникальный в мировом масштабе макрорегион, прежде всего своим колоссальным природным разнообразием, что он требует очень оригинальных и очень нетиповых решений.

Мы движемся к деглобализации: у нас больше нет единого глобального рынка, и это меняет отношение к транспортной сети, к доставке грузов, к дальневосточным месторождениям. Все транспортные проекты Дальнего Востока нужно рассматривать именно так: не в координатах глобализации, а в координатах дружественных рынков и евразийского блока. Это совершенно другое мышление, которое перекраивает всё: и идеологию, и технологические решения.

Трансграничная канатная дорога не имеет аналогов в мире: доехать из Китая в Россию или обратно можно будет всего за 15 минут



ми энергии. Запуск регулярных перевозок на водородных поездах запланирован на пригородных маршрутах Сахалина на 2028 год.

В ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ К задаче создания подлинной географической инклюзии Дальний Восток подходит с двух позиций: первая — расширение и модернизация уже имеющейся базы, вторая — эксперименты и инновационные решения. Для того чтобы уверенно занять первую, необходимо привлечение средств и соблюдение сроков строительства, чем часто грешат большие трансграничные проекты.

Чтобы надежно занять вторую, нужны высокотехнологичные решения традиционных транспортных проблем — не просто создание новых железных дорог, а высокоскоростных веток, не просто замена малой авиации, а появление дронов-аэротакси. Решения, которые будут созвучны времени, превратят классический транзит грузов в супертехнологичный процесс, задающий планку даже «материку».

ДАЛЬНИЙ СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ: ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ ВОСТОКА СТРАНЫ



РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ
Второй Северомуйский тоннель
Годы реализации: 2019–2032



Алексей Цыденов,
глава Республики
Бурятия

Второй тоннель снимет главное ограничение БАМа

БАМ сегодня — это одна из главных транспортных артерий страны. Если в 1970-е годы наши предшественники строили магистраль с расчетом на будущее, то сегодня мы видим, насколько дальновидным было это решение. Вся экономика смотрит на Восток, объемы перевозок растут каждый год. Сейчас пропускная способность Восточного полигона составляет 180 млн тонн, в перспективе пропускная способность вырастет до 270 млн тонн. Но это невозможно без реализации крупнейшего проекта на БАМе — второго Северомуйского тоннеля. Для Бурятии это дополнительные рабочие места, продолжение развития северных территорий, новые возможности для бизнеса и экономики. А для страны — надежный и мощный транспортный коридор, который будет способствовать развитию России многие десятилетия.



РЕСПУБЛИКА САХА (ЯКУТИЯ)
Ленский мост
Годы реализации: 2024–2029



Айсен Николаев,
глава Республики
Саха (Якутия)

90% жителей Якутии получат круглогодичное дорожное сообщение

Для Якутии это по-настоящему исторический объект, который кардинально изменит жизнь республики. Сегодня значительная часть территории региона не имеет круглогодичного сухопутного сообщения, а после ввода моста оно будет обеспечено для 87% жителей Якутии. Ленский мост станет мощным драйвером развития экономики. Он соединит федеральные автомобильные дороги «Лена», «Колыма» и «Виллюй», свяжет Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали с Северным морским путем и создаст основу для нового транспортно-логистического коридора на востоке России. Реализация проекта позволит обеспечить ежегодный прирост валового регионального продукта республики до 3% и привлечь не менее 200 млрд руб. инвестиций в новые, прежде всего несырьевые, проекты. Строительство моста идет в соответствии с графиком. Уже выведен в русло Лены и установлен первый коффердам, который стал основой для строительства центральной опоры моста. Сейчас строители готовят к выводу второй коффердам. Применение наплавных коффердамов является уникальным инженерным решением, которое впервые используется при строительстве мостов в России. Именно такие современные технологии позволяют вести работы в сложнейших условиях великой реки и вечной мерзлоты, обеспечивая надежность и высокие темпы строительства.

ПРИМОРСКИЙ КРАЙ
Скоростная автомобильная дорога
Владивосток–Находка–порт Восточный
Годы реализации: 2009–2028



Олег Кожемяко,
губернатор
Приморского края

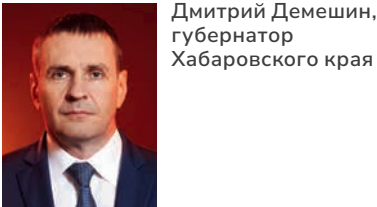
Новая магистраль к крупнейшим портам Приморья

Эта трасса имеет стратегическое значение для всего Приморского края. Являясь частью транспортного коридора «Приморье-1», она связывает регион с ключевым партнером — Китаем. Еще большее значение для экономики региона строительство этой дороги приобретает в рамках объявленного президентом России Владимиром Путиным курса на Восток. Наличие таких транспортных артерий позволяет краю развиваться высокими темпами, открывая новые перспективы и создавая новые производства.





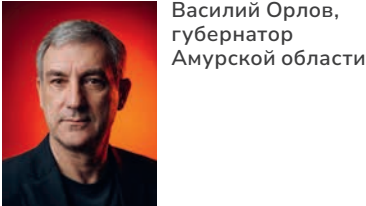
ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ
Трансграничная транспортная инфраструктура
Большого Уссурийского
Годы реализации: 2025–2030



Старт развития российско-китайского острова

Весь проект развития Большого Уссурийского — прямое следствие поступательного развития отношений России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), разворота на Восток. Это важнейшая задача, поставленная нашим президентом, и ее исполнения ждут люди, жители края. Дорога на остров — стратегическое звено: от нее напрямую зависит успех всех наших начинаний в этом направлении. Мы активно работаем над тем, чтобы запустить здесь движение уже в будущем году — раньше установленного срока. Для меня и для всего руководства Хабаровского края это вопрос личной ответственности.

АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ
Международный аэропорт
Благовещенск (Игнатьево)
им. Н. Н. Муравьева-Амурского
Годы реализации: 2023–2025



Новые воздушные ворота Приамурья

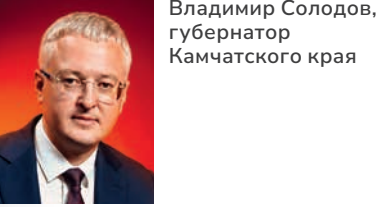
К этому событию мы шли несколько лет: построили современную взлетно-посадочную полосу, возвели новый терминал. По площади он в 3,5 раза больше прежнего, а пропускная способность — 1 тыс. пассажиров в час. По оснащению это один из лучших и самых современных аэровокзалов на Дальнем Востоке. Здесь все сделано для удобства людей: стойки самостоятельной регистрации, система сдачи багажа. Аэропорт является частью проекта «Амурский транспортный коридор», который включает в себя международный мост Благовещенск–Хэйхэ, канатную дорогу через Амур. Новый терминал будет задействован в развитии туризма: китайские туристы смогут посетить Байкал, Камчатку, Сахалин. А российские туристы смогут посетить космодром Восточный и соседний Хэйхэ.



Фото: Антон Шевченко; Светлана Митина/пресс-служба губернатора Амурской области и правительства области



КАМЧАТСКИЙ КРАЙ
Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский
Годы реализации: 2018–2025

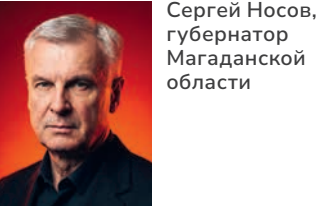


Современный терминал — новая точка входа на Камчатку

Я убежден, что новый аэропорт Камчатки не просто современный и комфортный — это, пожалуй, самый красивый терминал в России, который идеально отражает уникальность края. Мы сделали большой шаг вперед: площадь зон обслуживания увеличилась в пять раз, а пропускная способность возросла до 1145 пассажиров в час, оставив в прошлом устаревшую инфраструктуру. Главным событием этой осени станет открытие прямого авиасообщения между Камчаткой и Харбином. Это долгожданный маршрут, запуска которого с нетерпением ждут наши жители. Уверен, что новое международное направление откроет для региона дополнительные точки экономического роста.



МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ
Морской туристический центр
с яхтенной мариной
Годы реализации: 2024–2027



Новый морской фасад Магадана

Магадан включен в перечень портов по круизному маршруту «Восточное кольцо России». В рамках масштабного проекта создания «морского фасада» столицы Колымы при поддержке правительства России и «Дальневосточной концессии» строится современный Морской туристический центр. Он решит сразу две задачи: обеспечит комфортное обслуживание маломерных судов горожан и создаст условия для приема яхт и круизных лайнеров различного класса. В перспективе именно отсюда прогулочные катера будут отправлять туристов по живописным уголкам побережья Охотского моря.

САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ
Модернизация Корсаковского морского торгового порта
Годы реализации: 2024–2030



Валерий Лимаренко,
губернатор
Сахалинской
области

**Глубоководный порт для развития
новой экономики Сахалина**

Перед регионом стоит задача создать глубоководный порт-убежище, который в перспективе станет частью Трансарктического морского коридора и даст новые возможности островной экономике. Для этого мы запустили масштабный проект по модернизации порта Корсакова. В 2026 году планируем завершить реконструкцию причалов Рыбного порта, а также приступить к обновлению Южного грузового района и дноуглубительным работам. Новые гидротехнические сооружения позволят снять навигационные ограничения и повысить стабильность обслуживания судов. Благодаря модернизации порт сможет принимать крупнотоннажные суда с осадкой до 10 м и нарастить общий грузооборот до 4,5 млн тонн. Грузооборот рыбной продукции при этом вырастет со 150 тыс. до 600 тыс. тонн в год.



ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ КРАЙ
Многосторонний автомобильный
пункт пропуска «Забайкальск»
Годы реализации: 2025–2028



Александр Осипов,
губернатор
Забайкальского
края

**Реконструкция
крупнейшего
автомобильного
перехода
на российско-
китайской границе**

Китай — стратегический партнер нашего края. От того, как работают пункты пропуска, зависят поступления в бюджет, занятость и возможности местных предприятий. Федеральный центр уделяет большое внимание развитию приграничной инфраструктуры Забайкалья. Благодаря новому решению туристический поток увеличится, доходы от туризма вырастут. Пропускная способность пункта пропуска увеличится в 5,5 раза, до 2,4 тыс. транспортных средств в сутки. Сотрудничество с Китаем возможно только при надежной, современной инфраструктуре на нашей стороне.

ЕВРЕЙСКАЯ АВТОНОМНАЯ ОБЛАСТЬ
Развитие примостовой территории
трансграничного ж/д моста в Китай
Годы реализации: 2022–2031



Мария Костюк,
губернатор
Еврейской
автономной области

**Индустриальный кластер
у первого железнодорожного
моста в Китай**

Открытие железнодорожного моста Нижнеленинское–Тунцзян через Амур дало Еврейской автономной области серьезный импульс для роста. Мы видим это и по динамике грузопотока, который в прошлом году вырос на 42,5%, и по интересу инвесторов к примостовой зоне. Для области это важно прежде всего потому, что речь идет о новых рабочих местах, дополнительных налоговых поступлениях в бюджет и, как следствие, о повышении качества жизни людей. Наша задача — чтобы развитие этой территории приносило реальную пользу жителям ЕАО. На территории Еврейской автономной области действуют все меры поддержки, которые работают на Дальнем Востоке. Мы приглашаем инвесторов, ждем их и готовы им помогать. Сейчас планируется запуск международной ТОР, который создаст еще более выгодные и комфортные условия ведения бизнеса. К этому мы видим особый интерес. Ряд инвесторов намерен воспользоваться новыми льготами. И такой режим — новая веха в развитии нашего региона.



ЧУКОТСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ
Порт Провидения
на Северном морском пути
Годы реализации: 2027–2050



Владислав
Кузнецов,
губернатор
Чукотского
автономного округа

**Ключ к Северному
морскому пути**

Порт Провидения обладает уникальным географическим положением. Бухта укрыта от ветров, грунт на рейде хорошо удерживает суда, а замерзает бухта последней на Чукотке. Он расположен в непосредственной близости от Берингова пролива на пересечении международных морских маршрутов и имеет все шансы стать не только региональной точкой роста, но и важным звеном в логистической цепи между странами АТР, Юго-Восточной Азии и западной частью России. Планируется строительство контейнерного терминала, включая выполнение работ по берегоукреплению, создание двух глубоководных причалов и установку основного технологического оборудования. Строительство перегрузочного терминала в поселке Провидения — это прорывной проект для региона: он позволит увеличить грузооборот порта более чем в 20 раз, даст серьезный импульс не только экономике Провиденского муниципального округа, но и всей Чукотки.

Мнение

БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ПЕРЕПИСЫВАЮТ ГОРОД

Каких-то десять лет футуристического сторителлинга, продвинутых технологических решений и скрупулезного законотворчества — и беспилотник становится популярным видом личного транспорта.



Алексей Новиков,
урбанист и основатель
компании Habidatum

Не так давно в Нью-Йорке обсуждались проблема парковок для электроавтобусов и способность автобусов встроиться в расписание с учетом пробок. Получалось, что для того, чтобы попадать в расписание, автобусы должны парковаться где-то в центре, а там очень дорогая земля.

Тогда решение было принято в пользу постоянного присутствия автобусов на маршруте даже вхолостую — это сэкономило дорогую землю и давало возможность подключиться резервным автобусам в час пик без задержек. Иными словами, выбор был сделан в пользу холостого пробега без пассажиров, а не дополнительных парковок на Манхэттене. Оставалась проблема с водителями и оплатой их времени.

На тот момент она казалась нерешаемой — требовалось резко увеличить бюджет на сверхурочные водителям, нанять новые кадры. Но решение не отменили, а отложили до внедрения беспилотного автобуса. И вот это время настало. Дело теперь только за законодательством, регулирующим беспилотный транспорт.

Командировка, аэропорт Остина (Техас): небольшая очередь из новеньких такси — только за рулем никого нет. Пассажиры находят свою машину, открывают ее через мобильное приложение, кладут багаж, устраиваются на заднем сиденье. За рулем по-прежнему никого, но машина стартует и исчезает в городском трафике.

Таких беспилотников на улице города много, довозят с ветерком, пропускают пешеходов, объезжают пробки, уважают светофоры и не боятся сложных поворотов на нерегулируемых перекрестках. Все они однотипны и очень хорошо различаются по форме, окраске и набору навигационного оборудования на крыше.

Этот умный электрокар называется Waymo — совместное производство Google и Jaguar. На сегодняшний день Waymo — мировой лидер по коммерческой эксплуатации полностью беспилотных такси. Компания уже выполняет сотни тысяч поездок в неделю и стремительно расширяет географию присутствия.

Флот Waymo насчитывает около 3–4 тыс. автомобилей, а площадь обслуживания постоянно увеличивается. Пока они действуют в крупных городах Калифорнии, Техаса и Флориды. Скоро окажутся в Лондоне, Токио и тех юрисдикциях, где принят необходимый пакет законов, регулирующих использование беспилотных автомобилей, а главное, ответственность в аварийных ситуациях — без такого пакета беспилотники не могут выйти на дорогу.

Конкурентов у Waymo хоть отбавляй. Это и пресловутая Tesla (Robotaxi), хотя она пока только начинает. Zoox, принадлежит Amazon, но она без руля, то есть человек не может перехватить управление, в отличие от Waymo. Motional — совместный проект Hyundai и Aptiv. May Mobility — специализируется на автономных шаттлах для кампусов, жилых районов и корпоративных парков.

Но, конечно, главные конкуренты Waymo сосредоточены в Китае (Baidu/Apollo Go, Pony.ai, WeRide), по масштабу эксплуатации они уже сопоставимы с Waymo и быстро расширяются.



Статистика аварий и происшествий с участием беспилотников феноменально лучше среднего уровня. Главное, что теперь человек любого возраста, с ограниченными возможностями, без прав и без тренировки вождения может владеть и пользоваться машиной наравне с заядлыми автомобилистами.

Tesla уже давно включила беспилотную опцию для владельцев своих авто, но на столь быстрое и массовое использование беспилотников для такси и общественного транспорта, как сейчас в Техасе, Флориде или Калифорнии, не рассчитывали.

Эксперты еще задолго до появления опытных образцов беспилотных автомобилей начали предупреждать о возможном резком увеличении автомобильно-

— Теперь человек любого возраста, с ограниченными возможностями, без прав и без тренировки вождения может владеть и пользоваться машиной наравне с заядлыми автомобилистами —

Социологи всё чаще говорят, что беспилотник не вытеснит существующий автомобиль — он заменит его социальную функцию. Машина перестанет быть объектом собственности и станет частью городской инфраструктуры

боты пораньше по семейным обстоятельствам, не пьет, не докучает разговорами, не лихачит, да еще и сообщает дорожным службам о порче полотна дороги, сломанных светофорах и покосившихся дорожных знаках.

Общество до сих пор не очень готово к такому изменению, но как только поймет, что на самом деле оно значит, и начнет пользоваться беспилотниками в массовом порядке — тогда для городских и транспортных планировщиков начнет новая эра.

Те, кто выбирает общественный транспорт чтобы там поработать или просто почитать, теперь легко могут сделать это в своей собственной машине, используя ее как мобильный офис.

Социологи всё чаще говорят, что беспилотник не вытеснит существующий автомобиль — он заменит его социальную функцию. Машина перестанет быть объектом собственности и станет частью городской инфраструктуры, подобно лифту, интернету или электричеству.

Как пишет специалист по городской мобильности и умным городам Энтони Таунсенд, мы скоро перестанем воспринимать поездку на автомобиле как подконтрольное нам действие. Она станет чем-то вроде поездки на лифте. Мы будем оказываться в нужном нам месте так же, как мы выходим на нужном этаже.

Новая социальная функция автомобиля может вскоре привести к переходу от экономики «владения» к экономике «постоянной доступности». Для урбанистов это означает радикальный рост индивидуальной мобильности и изменение социальной географии города. Если сегодня город во многом определяется расстоянием и временем поездки, то завтра он будет определяться временем, которое человек готов провести в мобильном автономном пространстве, занимаясь своими делами.

Это может резко «удешевить» автомобиль с точки зрения пустой траты времени на поездку, расширить реальные границы агломераций и изменить ценность местоположения. Когда временная стоимость короткой поездки становится почти нулевой, люди начинают чаще принимать спонтанные решения и генерировать новый объем перевозок.

Для торговой недвижимости, ресторанов и сферы услуг это означает рост числа коротких визитов, изменение структу-

ры спроса и в итоге размещения. Парковок станет меньше, интерьер автомобиля, скорее всего, изменится (появятся новые аксессуары, спальные пространства и рабочие поверхности), пожилые люди, подростки и люди с ограниченными возможностями получат больше пространственной независимости и свободы.

А вот повысится ли эффективность использования автомобиля и как изменится количество автомобилей — пока не понятно. Все будет зависеть от культуры его использования. Если победит «диванная» логика — меньше шагов, больше поездок, то взрывного роста количества беспилотников не избежать. Но, с другой стороны, когда кататься на «лифте» перестанет быть чем-то экзотическим, тогда, возможно, число автомобилей стабилизируется независимо от растущего числа поездок на них.

Конец командировки — и снова аэропорт: водитель-невидимка приятным женским голосом прощается, просит ничего не забывать в салоне и аккуратно выходить на дорогу, оглядываясь по сторонам. А забудешь сумку — так он не уедет, а будет громко мигать, ярко сигналить и слать эсэмэски на телефон, требуя вернуться и забрать забытую вещь.

го трафика. Американские модели показывают увеличение VMT (Vehicle Miles Traveled) при активном внедрении беспилотников примерно на 10–35% к нынешнему уровню.

Ранее немислимая поездка на личном автомобиле для многих людей с ограниченными возможностями теперь оказывается не только возможной, но и более безопасной и менее дорогой. Личный шофер-невидимка не нуждается в отпуске, он не болеет и не отпрашивается с ра-

FORMA

ДЕВЕЛОПЕР ПРОСТРАНСТВ
ДЛЯ ЖИЗНИ



forma.ru

АВТОРСКИЕ ПРОСТРАНСТВА
ДЛЯ ЖИЗНИ И РАБОТЫ
В МОСКВЕ, ГДЕ КАЖДАЯ
ДЕТАЛЬ ИМЕЕТ СМЫСЛ

ЖДУ ТЕБЯ ДОМА

ПОРТ ЭММ

Ваша вилла на Волге
Рассрочка 0%

РЕКЛАМА

ЗАСТРОЙЩИК ООО «СЗ «САМОЛЕТ-ЭММАУСС», ОГРН 1226900011271. РАССРОЧКА С ПЕРВЫМ ВЗНОСОМ ОТ 15%, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПЛАТЕЖИ 1 РАЗ В КВАРТАЛ ИЛИ В МЕСЯЦ, ОСТАТОК ПЛАТЕЖА ДО 01.09.2027, ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ЗАСТРОЙЩИКОМ. ОБЯЗАТЕЛЬНО ОФОРМЛЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ, ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПАО «ГРУППА РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ». ПОДРОБНОСТИ НА SAMOLET.RU. ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА НАШ.ДОМ.РФ. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ДО 30.09.2026, НЕ ОФЕРТА.



portemm.com