ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КАРТА «АЛГА»: ЦИФРОВИЗАЦИЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ УФЫ И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА ПАССАЖИРОПОТОК

Мухамадиярова А.К., к.э.н., доцент

Уфимский юридический институт МВД России

Аннотация. Внедрение единой транспортной карты «АЛГА» в Уфе рассмотрено как инструмент цифровой трансформации городской мобильности. Исследованы динамика пассажиропотока регионального перевозчика «Башавтотранс» за 2018–2025 гг., структура расчётов за проезд, межвидовое перераспределение спроса. Автоматизированной системой оплаты проезда создана основа для гибкого тарифообразования, межвидовых пересадок, снижения доли наличных расчётов. Рост пассажиропотока нельзя приписать исключительно цифровизации: реформа совпала с обновлением автопарка, упорядочением рынка перевозок. Перспективы системы – оплата «face pay», прогнозирование спроса посредством искусственного интеллекта, расширение нетранспортных сервисов карты.

Ключевые слова: транспортная карта, цифровизация, городская мобильность, пассажиропоток, безналичные платежи, тарифная система, Уфа, Башкортостан.

Автор: Мухамадиярова А.К.
22.11.2026 11:01 -

Цифровизация городского пассажирского транспорта – направление трансформации региональной и муниципальной экономики. В Республике Башкортостан в 2019 году внедрена единая транспортная карта «АЛГА» – крупнейший региональный проект цифровой транспортной инфраструктуры. Объединены расчёты на всех видах городского и пригородного транспорта – автобусах, трамваях, троллейбусах, электричках. Цель – оценка влияния «АЛГА» на пассажиропоток основного регионального перевозчика, выявление ограничений оценки. Задачи – характеристика этапов внедрения, анализ динамики ключевых показателей, сопоставление региональных практик, обоснование направлений дальнейшего развития.

В апреле 2019 года проект «АЛГА» (от башкирского «вперёд») запущен вводом кондукторских валидаторов. К 2023 году завершена автоматизация расчётов на всех маршрутах Уфы, включая трамваи, троллейбусы. Позднее охвачены межмуниципальные маршруты, пригородные электрички. К концу 2026 года держателей карт стало более 2 млн, накоплено около 500 млн поездок. При запуске в 2019 году выпускалось лишь 152,5 тыс. карт.

Этапы: автоматизация автобусной оплаты (2019–2020), интеграция с электротранспортом (2021), запуск приложений пополнения и контроля поездок (2022–2023), совместимость с пригородными электричками (2024), запуск абонементов, безлимитных проездных в мобильном приложении (осень 2026). Параллельное удорожание единого социального проездного билета в республике до 1200 рублей (лимит – 60 поездок) стимулировало переход части пассажиров на транспортную карту [1;7].

Рост годового пассажиропотока АО «Башавтотранс» с 79 млн поездок (2018) до 125,2 млн (2025) составил 58,5% [4; 5]. В помесячных данных 2025 года подтверждена устойчивость тренда: пик – летом (например, 9,7 млн поездок в июне) [6]. По оценкам главы Республики Башкортостан, рост перевозок – «в полтора раза» [7].

Доля безналичных расчётов возросла: наличными оплачивалось около 65% поездок в 2018 году, к 2025 году – менее 12% по рынку, 9% по АО «Башавтотранс» [2]. Роль транспортной карты в этом изменении требует осторожной атрибуции: одновременно обновлялся подвижной состав. С рынка вытеснялись нелегальные перевозчики.

Эффект цифровой системы – межвидовое перераспределение пассажиропотока: рост использования карты «АЛГА» в пригородных электричках в 1,5 раза. Акции «Счастливый час» (28,6 млн пересадок), «Транспортный час» – стимул мультимодальных поездок, межвидового распределения нагрузки, её снижения на магистральных направлениях в часы пик [4].

Опыт Уфы соответствует тенденции развития транспортных карт крупных агломераций. Московская «Тройка» – максимальная интеграция: единая карта для метро, МЦК, МЦД, автобусов, пригородных поездов. Тарифы с бесплатными пересадками – основа устойчивого мультимодального спроса. Петербургский «Подорожник»: первоначальный контроль оплаты, затем постепенная трансформация в платёжный продукт с программами лояльности. Лондонская Oyster card – эталон сравнения: давно используется как универсальный городской платёжный инструмент вне оплаты проезда.

Тарифный дизайн – пересадочные тарифы, льготы, межвидовая интеграция – по результатам сравнения важнее технологии для успеха транспортной карты. В Уфе направление развивается, но интеграция с пригородным железнодорожным сообщением менее глубока, чем в мегаполисах.

Три эффекта цифровизации расчётов: рост доли безналичных платежей с 35% до свыше 88% – сокращение наличного обращения, издержек на инкассацию, повышение прозрачности выручки перевозчика; автоматизированный учёт пассажиропотока – возможность оптимизации расписаний, маршрутной сети по фактическому спросу на основе валидационных данных; межвидовое перераспределение потока за счёт пересадочных тарифов, акций.

Ограничения интерпретации роста пассажиропотока: косвенный учёт доцифрового периода (кондукторская выручка, выборочные замеры) снижает сопоставимость временных рядов; при совпадении роста потока с обновлением автопарка, упорядочением рынка перевозок некорректно приписывание роста исключительно цифровизации; переход части пассажиров на карту – возможное отражение изменения структуры спроса, ценовой политики вместо роста мобильности.

Перспективы: «face pay» (биометрическая оплата проезда), прогнозирование спроса искусственным интеллектом, расширение нетранспортных сервисов. Биометрической оплатой сокращается время посадки, повышается доступность сервиса для маломобильных пассажиров. Модели машинного обучения на валидационных данных –

средство прогнозирования нагрузки по маршрутам и часам пик, формирования динамических расписаний. Оплатой покупок, программами лояльности, доступом к городским сервисам через единое приложение карта включается в цифровую городскую экосистему по примеру лондонской Oyster card.

Опыт внедрения единой транспортной карты «АЛГА» в Уфе: цифровизация оплаты проезда – инфраструктурная основа роста пассажиропотока, повышения прозрачности выручки, оптимизации маршрутной сети. Однако рост потока на 58,5% за 2018–2025 гг. обусловлен совокупностью факторов. Атрибуция исключительно цифровизации методологически некорректна. Практическая значимость исследования – возможность учёта выявленных эффектов, ограничений при тиражировании модели в других регионах России. Далее целесообразны оценка эластичности спроса по тарифам, анализ экономической эффективности вложений в цифровую транспортную инфраструктуру.

Литература

1. Аналитический отчёт о состоянии рынка регулярных автобусных перевозок населения по муниципальным районам и городским округам Республики Башкортостан за 2017–2018 годы / Башкортостанское УФАС России. — URL: https://bash.fas.gov.ru(дата обращения: 10.11.2026).

2. Транспортная реформа в Уфе не добавила пассажирам комфорта // Российская газета. — 01.11.2023. — URL: https://rg.ru/2023/11/01/reg-pfo/dorozhnyj-kvest.html (дата обращения: 19.11.2026).

3. Цифровая трансформация Башкирии: новые вызовы и смелые решения. –URL: https://mgazeta.com/news/novosti/2026-05-22/

4. Общественный транспорт в Башкирии стал востребованнее// Ufa1.ru. — 11.11.2026. — URL: https://ufa1.ru/text/transport/2026/11/11/76756660/ (дата обращения: 12.11.2026).

5. В Башкирии на развитие дорог в 2026 году заложено 9,2 млрд рублей// Коммерсантъ-Уфа. — URL: https://www.kommersant.ru/doc/8462304 (дата обращения: 10.11.2026).

6. Пассажиропоток на рейсах «Башавтотранса» за год вырос// Коммерсантъ-Уфа. — URL: https://www.kommersant.ru/doc/8845371 (дата обращения: 10.11.2026).

7. Об итогах 2025 года и планах развития транспорта и дорог Башкортостана // Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Башкортостан. — URL: https://transport.bashkortostan.ru/presscenter/news/681772/ (дата обращения: 10.11.2026).