

#88 (январь–март 2024)

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Минтранс России: в интересах  
граждан, бизнеса и государства

20



10 Транспортный комплекс:  
рекордные показатели



14 Общественный совет:  
сработали на отлично



30 Профессия водитель:  
развитие рынка труда



# Соболь NN минивэн ГОРОД ЭТО Я



от 3 330 000 руб.\*

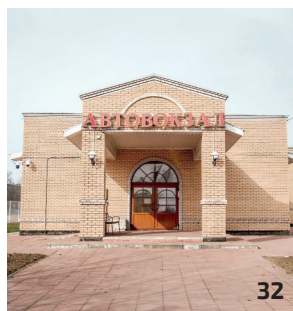
- Аванс от 0%\*\*
- Гарантия 4 года/200 000 км



[autoplatform.ru](https://autoplatform.ru)  
8-800-700-0-747  
звонок по России бесплатный

\* Указанная стоимость действительна при приобретении автомобиля Соболь NN минивэн (GAZ-A69312) стоимостью 3 700 000 руб. в кредит, с предоставлением скидки по программе «Фирменная кредитная программа» в размере 369,7 тыс. руб. Данный расчет произведен через Банк ВТБ ПАО (Генеральная лицензия Банка России №1000) по тарифу «GAZ Local All». Параметры расчета: кредит в рублях РФ, срок 36 мес., первоначальный взнос 20% от стоимости автомобиля, ставка в кредитном договоре 18,9%, комиссий нет. Обязательно страхование КАСКО от рисков хищения (угон), утраты (гибели). Страхование осуществляется по тарифам страховой компании, выбранной клиентом самостоятельно. Решение о выдаче кредита принимается банком-партнером. Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком-партнером. Не является публичной офертой. Предложение действительно до 31.05.2024 г. или до исчерпания бюджета на проведение программы. \*\* 0% первый взнос по кредиту. Программа предполагает предоставление Клиенту кредита с первоначальным взносом от 0% от стоимости автомобиля, попадающего под перечень моделей фирменной кредитной программы, при условии его оформления через банк-партнера. Основные условия программы: кредит в рублях РФ, первоначальный взнос от 0% от стоимости автомобиля, срок 12-84 мес., ставка в кредитном договоре от 18,4% до 19,4% годовых, комиссий нет. Решение о выдаче кредита принимается банком. Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком. Предложение действительно до 31.05.2024 г. или до исчерпания бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Подробности о программе необходимо уточнять в официальных Дилерских центрах.

# Содержание



Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские автобусные линии»	<b>2</b>
Слово редактора	<b>4</b>

## Отрасль и власть

Ключевые задачи в транспортной сфере	<b>6</b>
В Сочи без пробок	<b>9</b>
Рекордные показатели	<b>10</b>
Сработали на отлично	<b>14</b>
Залог устойчивого роста	<b>18</b>
Общественные контролеры	<b>46</b>

## Тема номера

В интересах граждан, бизнеса и государства	<b>20</b>
---	-----------

## Экспертное мнение

О развитии транспортной отрасли и внедрении отечественных инноваций	<b>22</b>
Эффективный контроль	<b>24</b>

## Общественный транспорт

Безопасные трамваи здесь и сейчас: как регионы развивают электротранспорт с помощью концессий	<b>26</b>
---	-----------

## Автовокзалы и ПАТП

Развитие рынка труда водителей – первоочередная задача отраслевых объединений автотранспорта и органов управления регионов	<b>30</b>
Связь прошлого и настоящего	<b>32</b>
В добрый путь	<b>34</b>

## Информационные технологии

Почему мы выбираем платформу «1С:Предприятие»	<b>38</b>
Просто и эффективно: оплата проезда по геолокации	<b>40</b>
Интеллектуальные транспортные системы как основа развития сервисов на автомобильном транспорте	<b>42</b>
Переключаемся на умные парковки: взгляд в будущее городской инфраструктуры	<b>44</b>

## РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**РОССИЙСКИЕ  
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ  
ПРОБЛЕМЫ  
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**  
# 88 (январь–март 2024)

Издается с 2006 года

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

**Свидетельство о регистрации:**  
ПИ № ФС77–84701 от 06.02.2023 г.

**Учредитель:** Ассоциация  
«Единая Транспортная Система  
«Автобусные Линии Страны»

**Периодичность выхода:**  
4 выпуска в год

**Распространение:** бесплатно  
**Территория распространения:**  
Москва и регионы Российской Федерации,  
страны СНГ

**Фото на обложке:**  
Минтранс России, Михаил Воскресенский /  
фотохост-агентство РИА Новости,  
Сергей Величкин, ГУП «Мосгортранс»

**Главный редактор:** Лоран Борис Олегович  
**Заместитель главного редактора:** Керов В.В.  
**Шеф-редактор:** Шитикова Е.М.

**Выпускающий редактор:** Лоран А.Е.  
**Редактор:** Никитушин А.С.

**Помощник главного редактора:** Лоран О.Б.  
**Продвижение журнала в соцсетях:** Лоран Д.Б.  
**Дизайн и верстка:** Войлокова Н.В., Полунина Е.В.

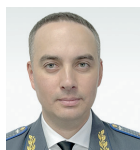
**Корректор:** Балашова Е.А.  
**Реклама и распространение:**  
тел.: +7 (915) 232–94–09

**Адрес редакции и учредителя:**  
119415, г. Москва, просп. Вернадского, д. 39, оф. 613,  
тел.: +7 (495) 739–34–00, +7 (915) 232-94-09;  
**e-mail:** info@rosbuslines.ru

*Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.*

Подписано в печать 22.04.2024 г. Тираж: 4000 экз.  
Отпечатано в типографии ОАО «Подольская фабрика  
офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный  
проспект, д. 80/42. **Номер заказа:**

## СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



**Асташов Я. Н.**, начальник  
Управления государственного  
автомобильного и дорожного  
надзора Ространснадзора



**Лудчак З. М.**,  
вице-президент Ассоциации  
автомобильных перевозчиков  
Крыма



**Блудян Н. О.**, д. т. н., профессор,  
председатель правления,  
директор ассоциации  
«Транспортная ассоциация  
Московской агломерации»



**Машков В. В.**,  
генеральный директор  
ОАО «Научно-исследовательский  
институт автомобильного  
транспорта» (НИИАТ)



**Вороновский А. В.**,  
депутат Государственной  
Думы ФС РФ, член Комитета  
по транспорту и развитию  
транспортной инфраструктуры



**Мороз Д. Г.**,  
советник генерального  
директора ОАО «НИИАТ»



**Герман В. Х.**,  
президент Регионального союза  
автотранспортников  
Ставропольского края



**Новоселов В. И.**,  
президент СРО  
«Транспортный союз  
Сибири»



**Горовая Т. В.**, первый  
заместитель генерального дирек-  
тора Фонда «Центр стратеги-  
ческих разработок», председатель  
Общественного совета  
при Минтрансе России



**Петров И. Б.**, президент  
Ассоциации Регионального  
объединения работодателей  
Саморегулируемой организации  
«Союз транспортников Кубани»



**Жанказиев С. В.**,  
президент Ассоциации  
транспортных инженеров



**Потейко А. Н.**,  
заместитель председателя  
правления МОО «Российские  
Студенческие Отряды»



**Зотов И. С.**,  
председатель Общероссийского  
объединения пассажиров



**Ревко А. К.**,  
президент Тульского областного  
союза транспортников



**Карпов С. В.**,  
генеральный директор  
ФБУ «Росавтотранс»



**Рысев О. В.**,  
заместитель председателя  
Общероссийской общественной  
организации «Всероссийское  
общество инвалидов»



**Керов В. В.**,  
член Экспертного совета по воп-  
росам развития и цифровой  
трансформации периодической  
печати при Минцифры России



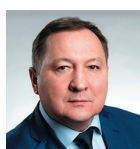
**Саранчук Л. М.**,  
директор Союза авто-  
транспортных предпринимателей  
Свердловской области



**Кисько А. Б.**,  
президент Ассоциации  
«Желдорразвитие»



**Старовойтов О. И.**,  
президент Российского  
автотранспортного союза



**Ломакин В. В.**,  
председатель Общероссийского  
профсоюза работников  
автомобильного транспорта  
и дорожного хозяйства



**Шейкин А. Г.**,  
член Комитета Совета  
Федерации по конституционному  
законодательству и государ-  
ственному строительству



**Лоран Б. О.**,  
президент Ассоциации  
«Единая Транспортная Система  
«Автобусные Линии Страны»

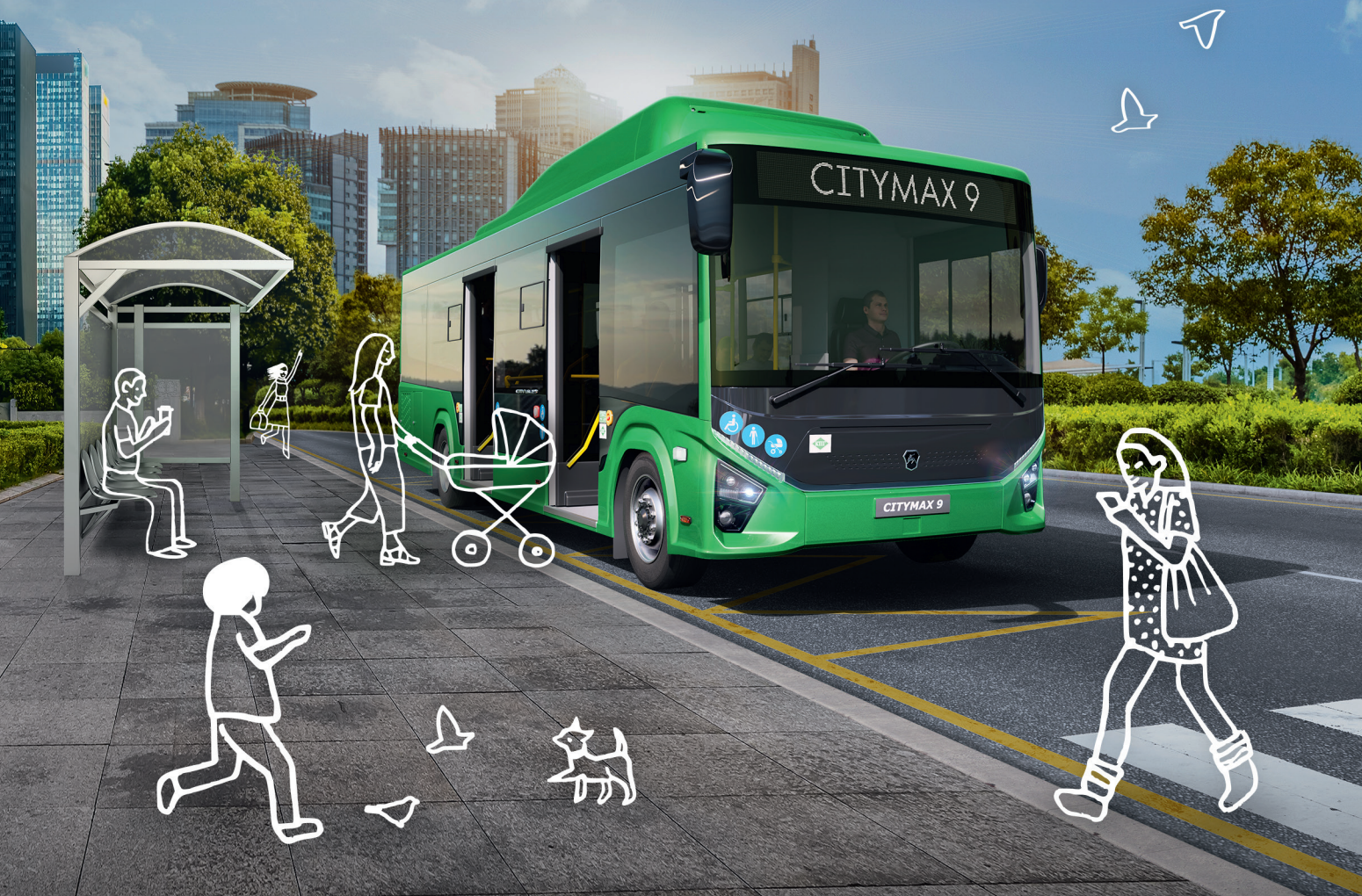


**Янков К. В.**,  
председатель  
МОО «Союз пассажиров»



# ЛЮДИ ОЦЕНЯТ

## ВЫГОДА до 1 000 000 ₽\*



### CITYMAX 9 СНГ – НИЗКОПОЛЬНЫЙ АВТОБУС СРЕДНЕГО КЛАССА

- Тип топлива CITYMAX 9: дизель, газ
- Большая площадь низкого пола – 10 м<sup>2</sup>
- Общая пассажировместимость – 84 человека
- Две широкие двустворчатые двери
- Возможность перевозки маломобильных пассажиров
- Система автоматического наклона кузова, вход в один шаг
- Две просторные площадки для стоящих пассажиров
- Цифровая система информирования



**autoplatfrom.ru**  
8-800-700-0-747  
звонок по России бесплатный

CITYMAX 9. Реклама. \* Указанная выгода на автобус ПАЗ-422320 «Citymax-9», складывается из скидки по Фирменной лизинговой программе в размере 500 тысяч рублей и скидки 500 тысяч рублей на аванс при приобретении автобуса по Государственной программе льготного лизинга, предоставляемой лизинговой компанией участником программы. Скидка по фирменной лизинговой программе предоставляется клиенту при наличии в собственности клиента транспортного средства со следующими характеристиками: тип ТС автобус, городской, категория М3, длина от 7,51 до 10 м, расположение мотора – заднее. Максимальное количество автобусов реализуемых одному клиенту в рамках Программы – 3 шт. Параметры Фирменной лизинговой программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией участником программы, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Перечень лизинговых компаний участников Государственной программы льготного лизинга определяется Минпромторг РФ. Предложение действительно до 30.09.2024 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности уточняйте у дилеров «ПАЗ».



**Борис Лоран,**  
главный редактор  
журнала «Россий-  
ские автобусные  
линии», президент  
Ассоциации «Единая  
Транспортная  
Система «Автобусные  
Линии Страны»,  
президент Ассоциации  
«Развитие авто-  
вокзалов страны»,  
член правления  
Российского авто-  
транспортного союза,  
член Координационно-  
го совета представи-  
телей автомобильного  
и городского электри-  
ческого транспорта  
Минтранса России,  
член Коллегии  
Федеральной службы  
по надзору в сфере  
транспорта,  
член Общественного  
совета при Минтрансе  
России, 1-й замести-  
тель председателя  
Общественного  
совета при Минтрансе  
России



«Единая  
Транспортная  
Система»



Уважаемые коллеги!

Страшная трагедия, произошедшая 22 марта в «Крокус Сити Холле» в Москве, потрясла всю Россию. Нет слов, чтобы передать всю скорбь по погибшим. Президент России Владимир Путин в обращении 23 марта выразил соболезнования всем, кто потерял своих родных и близких в теракте. Глава государства объявил 24 марта общенациональным днем траура. Также он сообщил о введении дополнительных антитеррористических мер во всех регионах страны.

Владимир Путин подчеркнул, что организаторы массовой расправы тщательно подготовились и поставили перед собой цель «расстреливать в упор наших граждан, наших детей». Президент пообещал, что исполнители и заказчики преступления получат неизбежное возмездие, а их имена забудут.

Трагедия сплотила наш многонациональный народ. Сейчас еще с большей энергией мы развиваем экономику и защищенность России.

21 февраля Владимир Путин обратился с Посланием к Федеральному Собранию. Это было одно из самых продолжительных его обращений к парламенту. Полностью поддерживаю каждое слово, сказанное нашим Президентом!

Глава государства анонсировал запуск пяти национальных проектов, которые призваны улучшить качество жизни граждан и стимулировать развитие экономики страны. В послании были затронуты важнейшие вопросы, связанные с развитием субъектов Российской Федерации.

150 миллиардов рублей будет выделено на обновление общественного транспорта, еще 66 миллиардов рублей направят на закупку школьных автобусов. Вся техника должна быть российской и соответствовать экологическим требованиям. Продление трассы М-12 до Екатеринбурга уже в этом году, а в 2025 году – до Тюмени даст новый импульс развитию территорий и появлению новых рабочих мест. К 2030 году должно быть построено около 50 обходов городов. Первый маршрут по высокоскоростной магистрали между Москвой и Петербургом пройдет через Тверь и Новгород.

Выборы Президента России в конце марта еще раз показали высочайший уровень доверия населения страны к Владимиру Путину! Это поддержка политического и экономического курса нашей страны, наших общих результатов, которые, конечно, должны быть выше, но уже сегодня делают Россию еще более сильной и независимой.

В транспортном комплексе особое внимание уделяется национальному проекту «Транспорт». Сейчас в сфере транспорта реализуются два крупных нацпроекта: «Безопасные качественные дороги» и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Они оба завершаются в 2024 году, и новый нацпроект «Транспорт» должен стать их преемником. Создается система планирования и реализации развития транспортной инфраструктуры в нашей стране, исходя из конечной задачи, которую поставил Президент России, связанной с повышением мобильности населения и обеспечением доступности транспортных сетей для грузоперевозок с учетом освоения новых для нашей страны внешних рынков дружественных стран.

29 марта состоялась Коллегия Минтранса России, на которой были подведены итоги 2023 года и озвучены планы и задачи на 2024 год.

Мы реализуем все поставленные нашим Президентом задачи!

# ИНВЕСТИРУЕМ В ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО

ГРУППА  
**МОВИСТА**

Реализуются концессии  
по обновлению электротранспорта  
**в 10 регионах РФ**

«Группа Мовиста» проводит активные  
работы по модернизации трамвайной сети в  
**Курске, Липецке, Ярославле, Перми**

С 2021 года «Группа Мовиста»  
организовала строительство более  
**40 км трамвайных путей**

Поданы частные концессионные  
инициативы в  
**Екатеринбурге и Уфе**

Поставлено около  
**100 низкопольных  
трамваев**

Компания продолжает  
перевозки по межмуниципальному  
трамвайному маршруту  
**«Верхняя Пышма – Екатеринбург»**

В 2023 году запущено  
движение трамваев в  
**Перми**

1 марта 2024 года компания  
досрочно запустила движение  
по трамвайному маршруту №1 в  
**Курске**

○  
Ярославль

○  
Курск

○  
Липецк

○  
Пермь

○  
Верхняя Пышма

○  
Уфа

○  
Екатеринбург



# КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

*29 февраля Президент Российской Федерации Владимир Путин обратился с Посланием к Федеральному Собранию. Глава государства анонсировал запуск пяти национальных проектов, которые призваны улучшить качество жизни граждан и стимулировать развитие экономики страны. Все проекты должны быть утверждены до конца года и скоординированы между собой.*

Для транспортного комплекса такая синхронизация в текущих условиях важна как никогда. Ни для кого не секрет, что морские порты в нашей стране развиваются быстрее, чем подъездная инфраструктура к ним, и вопрос сближения объемов мощностей и сроков реализации проектов решался в рамках известного всем национального проекта «Безопасные качественные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Ситуация в мире на сегодняшний день уже изменила логистику в нашей стране, ряд портов недозагружены более чем на 50%, при этом подъездная инфраструктура не имеет резервов. Все мы понимаем, что нужно максимально активно расширять существующие и строить новые автомобильные и железные дороги.

Президент страны поставил очень много задач в сфере развития транспорта, так как он не просто обеспечивает работу всех иных отраслей экономики, но и является драйвером их развития. Один рубль вложенных средств в развитие транспортной инфраструктуры, в среднем, приносит вклад в экономику (валовая добавленная стоимость) 2–3 рубля – за счет строительства и использования инфраструктуры. Это значит, что вложения в транспортную инфраструктуру позволяют развивать и строительную отрасль, и промышленность в целом, увеличить количество рабочих мест, повысить оборачиваемость торговли и улучшить качество жизни населения страны.

Реализация крупномасштабных проектов, которые связывают регионы нашей страны, позволяет предприятиям и населению быть «ближе»



**Татьяна Гороя,**  
*председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок»*

к деловым региональным центрам, что ведет к расширению рынков труда, сбыта, поставок и капитала.

Исследования подтверждают, что улучшение транспортной инфраструктуры влияет на ре-



шение людей о турпоездках. Напомню, что с 2018 года до сегодняшнего дня произошел бум строительства именно транспортной инфраструктуры: за 6 лет построено и реконструировано более 11 тысяч километров дорог, отремонтировано порядка 140 тысяч километров трасс, введены значимые объекты – Крымский мост, дороги М-12, М-11, ЦКАД и т. д. Эти стройки не позволили просесть экономике нашей страны в напряженный период.

Но одной стройкой не решить все вопросы в моменте, нужны решения и в смежных отраслях. Президент отдельно остановился на развитии технологического суверенитета и отметил, что к 2030 году необходимо создать цифровые платформы во всех основных отраслях экономики. Для транспорта – это мощнейший импульс для развития, в том числе в вопросах импортозамещения и поддержки отечественных производителей.

Для обеспечения доступа к высокоскоростному интернету практически на всей территории страны планируется кратно нарастить спутниковую группировку. Это обеспечит доступ к интернету на всех трассах нашей страны.

150 миллиардов рублей будет выделено на обновление общественного транспорта, дополнительно 66 миллиардов рублей направят на закупку школьных автобусов. Это значит, что программа развития общественного транспорта будет только набирать оборот. Мы не раз отмечали, что общественный транспорт – ключевой в обеспечении развития отраслей экономики, так как каждый день он подвозит людей на рабочие места, а люди – это 40% ВВП нашей страны.

К 2030 году должно быть построено более 50 обходов городов. В 90% случаев это высокоэффективные для экономики проекты, так как это, в первую очередь, разгрузка внутригородских дорог и кратное ускорение времени в пути для автомобилистов, и, как следствие, повышение оборачиваемости торговли.

Правительство разработает предложения по смягчению налогового режима для производственных предприятий малого и среднего бизнеса – а это очень важно для пассажирского транспорта малых городов и сельских территорий, где транспортные предприятия являются представителями малого и среднего бизнеса.

Подписывайтесь на Telegram-каналы «Общественный совет при Минтрансе России» и «Единая Транспортная Система»!



«Общественный совет при Минтрансе России»

☎ +7 (916) 997 55 07

✉ [apparat@osmintrans.ru](mailto:apparat@osmintrans.ru)



«Единая Транспортная Система»

☎ +7 (915) 232 94 09

✉ [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)





Дивизион  
Климатическое оборудование



# СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЯ ВОЗДУХА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА



# В СОЧИ БЕЗ ПРОБОК

*В прошлом году в рамках проекта Госкомпании «Автодор» «Южный кластер» началось строительство автомобильной дороги Горячий Ключ – Сочи. Новая платная трасса пойдет в обход Адлера, Сочи и Лазаревского, города Туапсе и села Агой и станет дублером дороги А-147. О том, как это повлияет на рост экономики и расширение логистического потенциала региона, а также отразится на туристической сфере страны, нам рассказал член Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Анатолий Вороновский.*



*Какие новые возможности и перспективы откроет реализация «Южного кластера» для Краснодарского края и России в целом?*

Прежде всего, значительно уменьшится нагрузка на федеральную трассу А-147. Будут ликвидированы дорожные заторы, повысится безопасность дорожного движения, а вместе с тем понизится высокая аварийность на трассах Черноморского бассейна Краснодарского края. Время в пути от Горячего Ключа до города Сочи сократится с 8 до 2 часов. Новая трасса обеспечит комфорт и удобства как для пассажиров, так и для грузовых перевозчиков.

*Оценивалась ли пропускная способность будущей транспортной артерии? Какой скоростной режим там будет предусмотрен?*

Предусматривается расчетная скорость – 100 километров в час. Это четырехполосная скоростная трасса (по две полосы в каждую сторону). Я думаю, ее пропускная способность будет не менее 30 тысяч автомобилей в сутки, что означает перераспределение с действующей трассы А-147 до 25% транспортного потока.

*Какой мультипликативный экономический эффект может оказать реализация данного проекта на экономику Краснодарского края?*

Реализация данного инвестиционного проекта позволит увеличить валовый региональный продукт на сумму более одного триллиона рублей. Повысится пропускная способность автодорог – значит, прямо пропорционально вырастет и количество перевозок автомобильным грузовым транспортом. Рынок есть рынок: грузовые перевозки дешевле осуществлять автомобильным транспортом, нежели железнодорожным, поэтому и валовый объем перевозок (причем как автомобильным, так и железнодорожным транспортом) увеличится.

*Какое влияние на турпоток и количество туристов окажет строительство новой автомобильной трассы?*

Строительство этой дороги даст возможность в перспективе увеличить объем турпотока с 17 до 25 миллионов туристов в год.

*Беседовал Вячеслав Керов*

# РЕКОРДНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

На выставке-форуме «Россия» состоялась пленарная сессия «О ключевых достижениях и результатах развития транспортной отрасли». В мероприятии, которое прошло 21 февраля в рамках Форума национальных достижений «Транспорт», приняли участие Министр транспорта Российской Федерации Виталий Савельев, его заместители, главы регионов и руководители крупных предприятий транспортного комплекса.

Спикеры поделились ключевыми достижениями в развитии транспортного комплекса за последние годы с точки зрения их влияния на население и экономику страны, а также рассказали о реализации инициатив по развитию отрасли в рамках национальных проектов.

Открывая мероприятие, **Виталий Савельев** подчеркнул, что, несмотря на транспортную блокаду, были выполнены все поставленные задачи по обеспечению транспортной доступности территорий России. Общий грузооборот транспорта за 6 лет вырос на 5%. «Это связано с ростом объемов товаропроизводства и импортозамещения, переориентацией товарных потоков на внутренние рынки страны», – пояснил он. Пассажиरोоборот на транспорте в связи с вве-



дением ограничений в целях борьбы с коронавирусом в 2020 году снизился, но к настоящему времени наблюдается его восстановление.





По словам главы транспортного ведомства, в дорожном хозяйстве достигнуты рекордные показатели по строительству и ремонту дорог. В рамках реализации в субъектах Российской Федерации национального проекта «Безопасные качественные дороги» перевыполнены плановые значения показателей по доле региональных дорог и дорожной сети агломераций в нормативном состоянии. «Введены в эксплуатацию мостовые сооружения в различных регионах России. Это мосты через Волгу в городе Дубне Московской области и в Волгограде, через реку Свияга в Татарстане, реку Зея в Амурской области и многие другие», – сообщил Виталий Савельев.

Шла речь о результатах работы гражданской авиации. В 2023 году воздушным транспортом перевезено более 105 млн пассажиров, что почти на 10% выше показателя 2022 года. «Немаловажно, что нам удалось сохранить авиапарк, который позволяет летать как по внутренним, так и по международным маршрутам. Всего в России 1290 воздушных судов, из них пассажирских – 1160», – рассказал Министр транспорта.

По итогам 2018–2023 годов обеспечен ввод в эксплуатацию взлетно-посадочных полос в 19 аэропортах и 14 объектов инфраструктуры.

Перевозки пассажиров железной дорогой в 2018 году составляли 1,2 млрд пассажиров, при этом в связи с коронавирусной инфекцией данный показатель снижался до 876 млн человек, но по результатам прошлого года удалось вернуться к допандемийному уровню.

Опережающими темпами развивается инфраструктура морских портов Российской Федера-

ции. На сегодняшний день в России 63 морских порта, их мощность составляет 1,36 млрд тонн.

В рамках развития городского транспорта реализованы мероприятия по обновлению подвижного состава общественного транспорта в городских агломерациях. За счет мер поддержки Минтранса России в регионы поставлено более 8000 единиц общественного транспорта.

Высокую значимость имеют пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации. Их развитию уделяется пристальное внимание. С 2018 по 2023 год выполнено более 200 мероприятий по их модернизации, техническому оснащению и оборудованию.

Кроме того, особое внимание в своей работе министерство уделяет процессу цифровизации транспортного комплекса. «В прошлом году запущена система ФГИС «Такси», обеспечивающая пассажирам возможность проверить легальность перевозчика и автомобиля. Результатом внедрения системы станет повышение качества оказываемых услуг и снижение количества ДТП с участием такси», – сказал Виталий Савельев.

О достижениях в области реконструкции аэродромной инфраструктуры для обеспечения нового качества воздушных перевозок в России рассказал заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Василий Десятков**.

Он отметил, что в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» идет реконструкция 46 объектов, из них 28 взлетно-посадочных полос и 18 объектов аэродромной инфраструктуры. В 2018–2021 годах введено в эксплуатацию 8 взлетно-посадочных



полос и 5 вспомогательных объектов аэродромной инфраструктуры. В 2022 году – 2 и 6 соответственно.

Впервые в современной истории взлетно-посадочная полоса в аэропорту Оренбурга была реконструирована за 100 дней. Ее протяженность составила 2,5 км. «2023 год был рекордным годом. За один год были введены 9 взлетно-посадочных полос, практически столько же, как за 4 года до этого, – заявил Василий Десятков. – В 2023 году мы закрыли аэропорт Архангельска на реконструкцию. По проектно-сметной документации предполагалось, что строительство будет идти 2,5 года. Но уже через 7 месяцев после закрытия аэродрома смогли принять борт досрочно».

В 2024 году запланирован ввод 13 объектов, из них 9 ВПП и 4 вспомогательных объектов аэродромной инфраструктуры.

Более подробно о развитии гражданской авиации доложил заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Владимир Потешкин**. Он подчеркнул, что сегодня отрасль гражданской авиации наряду со многими другими отраслями транспортного комплекса является связующим звеном нашей огромной страны, а также безусловным лидером в скорости для миллионов граждан.

«С учетом площади России в 17,1 миллиона квадратных километров, наши авиакомпании сегодня выполняют рейсы по более чем 1000 маршрутам воздушного движения общей протяженностью более 850 тысяч километров, – добавил замминистра транспорта. – Высокие результаты работы отрасли – это в первую очередь кадры. Сегодня в гражданской авиации трудится более 230 тысяч специалистов. За 6 лет тремя вузами,

находящимися в ведении Росавиации, с их 14 филиалами, было выпущено более 33 тысяч специалистов по 34 специальностям и направлениям подготовки».

Кроме того, Владимир Потешкин затронул вопрос развития беспилотных авиационных систем. «Если 6 лет назад мы и не предполагали столь активное развитие беспилотников, то сегодня сложно представить нашу отрасль без них. Минтранс России активно реализуется федеральный проект «Инфраструктура, безопасность, сертификация», входящий в состав национального проекта «Беспилотные авиационные системы», что позволит создать необходимую нормативную правовую базу для развития новой отрасли, построить дронопорты во всех регионах страны, специальные линии связи для полетов на большие расстояния и интегрировать беспилотники в единое воздушное пространство страны», – пояснил он.

В свою очередь, заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Баканов** остановился на теме внедрения цифровых технологий на транспорте. В частности, на системе «ЭРА-ГЛОНАСС». На сегодняшний день к ней подключено более 10 млн транспортных средств, произведено 350 тыс. экстренных вызовов.

Шла речь о цифровизации на городском электрическом транспорте. В прошлом году Минтранс России совместно с Российским университетом транспорта разработал технологию внедрения новой, умной оплаты с использованием местоположения смартфона пассажира. Гражданину не требуется доставать смартфон и открывать мобильное приложение для оплаты. Это экономит время при посадке и делает общественный транспорт более удобным. С прошлого года данная технология внедрена в Ярославской и Тверской областях.

Летом 2023 года на Петербургском экономическом форуме был дан старт движению грузовых беспилотников между двумя столицами. «Проект создавали для построения бизнес-модели, при которой беспилотная перевозка грузов будет дешевле и эффективнее, чем обычная. Сейчас на трассе перемещается 9 транспортных средств ПАО «КАМАЗ» и ООО «Сберавтотех». С момента старта

проекта они проехали 1,8 млн км и перевезли 181 тыс. м<sup>3</sup> груза. До конца года на трассе будет ездить 43 таких беспилотника», – сообщил Дмитрий Баканов.

Участники пленарной сессии также обсудили развитие морского и внутреннего водного транспорта.

«Развитие морских портов связано, прежде всего, с созданием новых, глубоководных, специализированных терминалов, которые направлены как на снижение зависимости от портов сопредельных стран, так и на решение социально значимых вопросов», – рассказал заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Александр Пошивай**.

Протяженность внутренних водных путей федерального значения составляет 101 310,5 км. За последние 6 лет на них устранены лимитирующие участки общей протяженностью 8358 км. В результате устранения данных участков пропускная способность внутренних водных путей увеличена на 12,5 млн тонн.

В ходе реконструкции в 2021 году завершено строительство гидроузла «Белоомут», что увеличило пропускную способность на 0,9 млн тонн. А на Беломорско-Балтийском канале выполнена комплексная реконструкция 10 шлюзов.

Александр Пошивай добавил, что в 2023 году электронными навигационными картами

покрыты все основные в навигационном отношении участки внутренних водных путей – почти 73 тыс. км внутренних водных путей, что составляет 72% всей протяженности.

Кроме того, важной составляющей является организация паромных переправ, которые обеспечивают транспортную связность территорий. «В целях организации перевозок грузов и пассажиров из Республики Крым в морской порт Кавказ в настоящее время привлечено 4 автомобильных парома, а также 2 железнодорожных парома. За период с 9 октября 2022 года по настоящее время паромами совершено более 7,5 тысячи кругорейсов, перевезено около 450 тысяч пассажиров, более 260 тысяч автотранспортных средств и 40 тысяч железнодорожных вагонов», – рассказал Александр Пошивай.

На сегодняшний день транспортную доступность Калининградской области обеспечивают на постоянной основе 29 судов, в том числе 6 паромов, позволяющих перевезти более 7,3 млн тонн грузов в год. В направлении Калининградской области зарегистрировано 10 морских каботажных линий. Важным событием для переправы стало начало работы на линии новейших двухтопливных паромов «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский».

*По материалам Минтранса России  
Фото: Михаил Воскресенский /  
фотохост-агентство РИА Новости*

**БЕСПИЛОТНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОРИДОР НА ТРАССЕ М-11 «НЕВА»**

- Октябрь 2022 – постановлением Правительства Российской Федерации введен экспериментальный правовой режим (ЭПР) на трассе М-11 Москва-Санкт-Петербург
- Июнь 2023 – запуск беспилотного движения с коммерческими грузами

Введение ЭПР на трассе М-11 «Нева» позволит на практике, в условиях естественной транспортной среды, апробировать коммерческое использование технологии беспилотных грузовиков

**ПОКАЗАТЕЛИ ПРОЕКТА 2023:**

Пройдено: более 1,8 млн км  
Создан цифровой двойник трассы М-11 «Нева».

ВАТС: 6 машин ПАО «КАМАЗ»  
3 машины «Сберавтотех»

**ПЛАНЫ НА 2024:**

- С 19 января до конца года — введен бесплатный проезд для ВАТС по М-11
- Расширение автопарка до 43 машин

В ЭПР участвуют (список участников ЭПР открыт)

Logitruck, МАГНИТ, КАМАЗ, SBER AUTOTECH, X5 Group, АВТОДОР

РОССИЯ

## СРАБОТАЛИ НА ОТЛИЧНО

*21 февраля в Москве в рамках Дня транспорта на выставке-форуме «Россия» состоялось заседание Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, на котором были подведены итоги его работы за 2023 год и рассмотрены актуальные отраслевые вопросы при непосредственном участии представителей трех департаментов Минтранса.*



Татьяна Горовая

Заседание открыла председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок» **Татьяна Горовая**. Она представила отчет о проделанной работе Общественным советом в 2023 году и план его деятельности на 2024 год.

«Напомню, что текущий состав Общественного совета был сформирован летом 2022 года. Мы работаем уже полтора года, и, собственно, активная фаза нашей деятельности пришлось на 2023 год, – сказала Татьяна Горовая. – В прошлом году мы провели четыре очных заседания Общественного совета. В его составе по разным отраслевым вопросам работают восемь комиссий. К нашей общественной деятельности мы дополнительно привлекли порядка 160 отраслевых экспертов и провели 51 заседание комиссий и рабочих групп».

Говоря о планах на 2024 год, она выделила четыре главных направления работы:

«Во-первых, это транспортная безопасность, одно из ключевых направлений, идущее красной нитью сквозь все подотрасли. Во-вторых, отраслевое образование. Мы видим, что тут необходим ряд дальнейших шагов, связанных в том числе с активным развитием инновационных цифровых технологий. В-третьих, это, безусловно, цифровизация. И в-четвертых, развитие пассажирских перевозок в регионах. Это то, для чего мы с вами все работаем».

Присоединившийся к заседанию по видеоконференц-связи председатель Комиссии по вопросам цифровой мультимодальной пассажирской мобильности Общественного совета при Минтрансе России, председатель правления, директор ассоциации «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации», научный руководитель ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» **Норайр Блудян** отметил, что вся работа, которая проводится в рамках национальных и федеральных проектов с точки зрения развития транспортной инфраструктуры во всех областях транспортной сферы – это колоссальный системный прорыв, который мы наблюдаем последние три-четыре года: «После 1991 года, на протяжении 20–25 лет, было принято считать, что региональный транспорт – это полномочия субъектов. Но жизнь показала, что сегодня, особенно в условиях финансовых ограничений, субъекты не могут самостоятельно справиться с развитием и модернизацией общественного транспорта. И поэтому все решения, которые были приняты и реализованы в последние годы, – это безусловный и важнейший фактор развития не только транспорта, а всей экономики России».



Также Нораир Блудян выделил роль эффективной системы управления транспортным комплексом: «Поэтому необходимо добавить к перечню основных направлений нашей деятельности работу с региональными агломерационными системами управления транспортным комплексом на базе цифровых решений и цифровых платформ».

Первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран** высоко оценил работу Общественного совета в 2023 году: «Я категорически против формулировки «удовлетворительно». Мы проделали огромную и отличную работу! С моей точки зрения, наш совет по итогам 2023 года по умолчанию должен занимать первое место среди советов при федеральных органах исполнительной власти».

Он добавил, что к деятельности Общественного совета при Минтрансе России нужно



*Борис Лоран*

привлекать как можно больше представителей советов подведомственных Минтрансу России федеральных органов исполнительной власти, особенно по вопросам безопасности: «Только в нашей Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте на сегодняшний день сформировано 12 рабочих групп. Не потому, что нам заняться нечем, а потому, что вопросов по этой линии стало чересчур много. В том числе касающихся сертификации оборудования по ПП 969».





Роман Веретенников

Директор Департамента транспортной безопасности Министерства транспорта Российской Федерации **Роман Веретенников** в своем выступлении говорил о повышении эффективности транспортной безопасности в стране: «Особенно актуальным вопросом в настоящее время является противодействие беспилотным аппаратам. Отмечу, что Минтранс России во взаимодействии с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, а также Военно-промышленной комиссией Российской Федерации организована целенаправленная работа по определению единого алгоритма противодействия таким угрозам для всех видов и объектов национальной экономики».

Он подчеркнул, что важной задачей на ближайшую перспективу является обеспечение безопасности объектов транспорта, расположенных на новых территориях Российской Федерации.

«Сейчас перед всеми нами стоит общая цель по исключению формального подхода к решению задач обеспечения безопасности пассажиров и транспортной инфраструктуры. Основные усилия должны быть направлены не только на совершенствование нормативно-правовой базы, но и на применение новых технологий, без повышения роли которых достижение поставленных целей в области обеспечения транспортной безопасности не представляется возможным. Уверен, что совместными усилиями транспортного сообщества и органов власти будут достигнуты поставленные цели, направленные на обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов и, как следствие, устойчивости государства к современным вызовам и угрозам», – сказал Роман Веретенников.

Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации **Роман Кильдюшкин** рассказал о долгосрочных комплексных мерах поддержки развития





*Роман Кильдюшкин*

общественного транспорта (включая городской электротранспорт) в системе стратегического планирования. «Нам удалось нарастить федеральную поддержку в сравнении с 2022 годом практически в 11 раз, – заявил он. – В 64 региона поставлено порядка 4500 транспортных средств. В 2024 году мы продолжаем увеличивать темпы: запланирована поставка более 7000 автобусов, трамваев и троллейбусов».

«Говоря о конкретных результатах проводимой работы, в пример можно привести Курскую область, участвующую во всех доступных федеральных программах, – продолжил он. – Там обновляется и автобусный парк, и электротранспорт, запущена новая маршрутная сеть на базе брутто-контрактов. Астрахань – тоже хороший пример: еще не так давно там катались одни маршрутки, сейчас почти вся маршрутная сеть переведена на регулируемый тариф с новым подвижным составом различного класса. Перевозчики теперь не соперничают за каждого пассажира, а работают по четко выстроенному расписанию. И таких примеров становится все больше и больше».

Директор Департамента стратегического развития Министерства транспорта Российской Федерации **Артур Карлов** выступил с подробным докладом о ходе работы по формированию национального проекта «Транспорт». «На сегодняшний день Минтранс несет ответственность за два нацпроекта – это Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (его транспортная часть) и «Безопасные качественные дороги», – напомнил он. – Их цикл реализации завершается в текущем году,



*Артур Карлов*

что, соответственно, ставит перед Минтрансом России, перед Правительством Российской Федерации новые задачи: как мы будем в новом цикле расставлять приоритеты государственной политики в области транспорта, какими будут инструменты, на которые мы будем опираться».

По словам Артура Карлова, в его департаменте ближайшие шесть лет расценивают как окно возможностей, чтобы пересмотреть парадигму, в которой развивается отрасль, и адаптировать к нынешним реалиям управленческие инструменты, имеющиеся в КПМИ и БКД: «Отмечу, что на сегодняшний день мы добились значительных успехов в реализации данных национальных проектов».

«Мы убеждены, что нельзя забыть все то, что реализуется в нынешних форматах КПМИ и БКД, – подчеркнул он. – Ничего не должно быть потеряно, все должно найти свое отражение либо в национальном проекте «Транспорт», либо в отдельных структурных элементах государственной программы «Развитие транспортной системы». В этом смысле следует обеспечить преемственность между предыдущим циклом и новым циклом».

Заседание завершилось торжественной церемонией награждения грамотами и благодарностями Общественного совета при Минтрансе России.

*Александр Никитушин  
Фото: Сергей Величкин*

## ЗАЛОГ УСТОЙЧИВОГО РОСТА

*11 марта руководство Общественного совета при Минтрансе России посетило объекты транспортного комплекса в городе Грозном и по итогам их осмотра провело рабочее совещание в Министерстве транспорта, связи и цифрового развития Чеченской Республики.*

В состав делегации Общественного совета при Минтрансе России вошли: председатель Татьяна Гороява, первый заместитель председателя Борис Лоран, заместитель председателя Илья Зотов и заместитель руководителя Аппарата Общественного совета Анна Болдырева.

Сначала делегация посетила строительную площадку международного аэропорта Грозный (Северный) им. А.А. Кадырова. Сейчас здесь идут работы по строительству взлетно-посадочной полосы и нового аэровокзала. Гостям провели экскурсию по объекту и рассказали о текущем этапе реконструкции.

Вторым посещенным объектом стал новый железнодорожный вокзал в Грозном, где идет завершающий этап строительства. В основном, ведутся отделочные работы внутри здания вокзала, а все инженерные коммуникации уже смонтированы. Строительство началось в декабре

2019 года, и в сентябре нынешнего года планируется сдача объекта.

«Железная дорога – это стабильная альтернатива автомобильным и авиационным перевозкам, – отметила Татьяна Гороява. – Непосредственно здесь, в Чеченской Республике, железнодорожный вокзал – это лицо города и целого региона. Дизайн здания вокзала выполнен в виде парящей птицы. Потрясающая красота!»

Она добавила, что в Чечне растут пассажиропоток и турпоток: «Полагаем, что в дальнейшем рост будет только увеличиваться, с учетом ввода в эксплуатацию железнодорожного вокзала и нового аэропорта». Важно, что не только вокзал будет отвечать всем ключевым запросам пассажиров, но и платформы (это редкость для других вокзалов страны, тут учтено многое), а также планируется обустройство привокзальной площади с фонтанами.





Важен и другой вопрос, который неразрывно связан с новым вокзалом, – это строительство участка железной дороги до Назрани, что позволит сократить текущее время в пути для пассажирских и грузовых вагонов до 4–5 часов. Сейчас регионы (Республика Ингушетия и Чеченская Республика) готовят технико-экономическое обоснование данного проекта.

Члены делегации Общественного совета при Минтрансе России осмотрели ряд объектов дорожной сети, где ведутся работы в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», а также 50 автобусов, приобретенных за счет специального казначейского кредита. Часть из еще 50 новых автобусов вышла на линии в конце 2023 года.

Министр транспорта, связи и цифрового развития Чеченской Республики Рамзан Черхигов подчеркнул, что все автобусы оснащены оборудованием для маломобильных граждан, валидаторами для безналичной оплаты проезда, датчиками ГЛОНАСС и видеокамерами в салоне, а 32 автобуса – кондиционерами. По его словам, все 50 автобусов переданы ГУП «Чечавтотранс», а большая часть транспорта выйдет на маршруты для обслуживания пассажиров в Висаитовском районе Грозного.

В конце дня в Министерстве транспорта, связи и цифрового развития Чеченской Республики прошло рабочее совещание с руководством Общественного совета при Минтрансе России по итогам осмотра объектов транспортной ин-

фраструктуры и подробного изучения транспортной системы Чеченской Республики.

«Сегодня вы ознакомились с плодами наших трудов по восстановлению и развитию транспортного комплекса Чеченской Республики, которые, без сомнения, стали возможны благодаря чуткому и мудрому руководству нашего уважаемого главы, Героя России Рамзана Кадырова, – сказал Рамзан Черхигов. – С 2017 года, в соответствии с его поручениями, ведется активная работа по строительству транспортных объектов и обновлению подвижного состава транспортных предприятий. За этот небольшой период мы сумели построить два автовокзала и пять автостанций, которые ежедневно обслуживают десятки тысяч пассажиров, и запустили более 30 автобусных маршрутов, которые сегодня связывают республику со многими регионами Российской Федерации».

В завершение совещания благодарностями Общественного совета при Минтрансе России были награждены первый заместитель председателя Правительства Чеченской Республики – министр автомобильных дорог Чеченской Республики Иса Тумхаджиев, министр транспорта, связи и цифрового развития Чеченской Республики Рамзан Черхигов, генеральный директор АО «Вайнахавиа» Альви Шахириев, а также коллективы международного аэропорта Грозный (Северный) им. А.А. Кадырова и железнодорожного вокзала.

*По материалам ЧГТРК «Грозный»,  
t.me/osmintrans, t.me/ets\_russia*

# В ИНТЕРЕСАХ ГРАЖДАН, БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА

*29 марта в Российском университете транспорта (МИИТ) состоялось итоговое расширенное заседание коллегии Министерства транспорта Российской Федерации, на котором обсуждались результаты работы отрасли в 2023 году и были обозначены цели и задачи до 2026 года.*



В коллегии, которая прошла под председательством Министра транспорта РФ Виталия Савельева, приняли участие помощник Президента РФ Игорь Левитин, первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов, заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, заместитель председателя Совета Федерации Николай Журавлев, председатель Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичев, заместитель Генерального прокурора РФ Николай Винниченко, руководители подведомственных Минтрансу России организаций, главы регионов, руководители предприятий транспортной отрасли, общественных и образовательных организаций, отраслевые эксперты.

С докладом «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2023 год, целях и задачах на 2024 год и плановый период до 2026 года» выступил

**Виталий Савельев.** Он заявил, что транспортная отрасль успешно справилась с беспрецедентными внешними вызовами и поступательно движется вперед.

«Поставленные Президентом и Правительством задачи по развороту логистических потоков, обеспечению транспортной мобильности населения и переходу отрасли на отечественные решения выполняются. Мы продолжаем модернизацию транспортного комплекса в интересах граждан, бизнеса, национальной экономики и государства», – подчеркнул Виталий Савельев.

**Андрей Белоусов** сообщил, что транспортный комплекс страны в 2023 году добился значимых результатов, несмотря на работу в условиях действующих ограничений и необходимости резкой перестройки логистических цепочек. «Положительную динамику показали грузовые и пассажирские перевозки. По ряду направлений они существенно превысили значения

не только 2022 года, но и 2019 года», – сказал первый вице-премьер. Он отметил успехи железнодорожного транспорта, гражданской авиации, дорожной отрасли, морских портов России.

В числе приоритетных задач транспортной отрасли Андрей Белоусов назвал достижение целей, поставленных Президентом России в Послании Федеральному Собранию. Среди них развитие Восточного полигона железных дорог, транспортных коридоров в направлении дружественных стран, строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург, модернизация аэродромной инфраструктуры, повышение авиадоступности Дальнего Востока и Арктики. В первоочередном порядке будут реализовываться проекты по модернизации опорной сети внутренних водных путей и программа обновления общественного транспорта.

**Марат Хуснуллин** поблагодарил коллективы Минтранса России, федеральных агентств, подведомственных учреждений и организации транспортного комплекса за плодотворную работу. «В прошлом году были выполнены масштабные задачи. В стране уложили гигантский объем асфальта – 188 миллионов квадратных метров», – напомнил он.

Вице-премьер подчеркнул, что благодаря вниманию Президента и председателя Правительства транспортное строительство на протяжении четырех лет показывает положительную динамику. «Продолжаем развивать маршруты «Север – Юг», «Европа – Западный Китай», опорную сеть дорог, обходы городов. Особое

внимание уделяем новым субъектам. Буквально за полтора года отремонтировали 2 тысячи километров дорог, запустили сухопутный коридор вдоль Азовского моря», – рассказал Марат Хуснуллин.

В новом национальном проекте общественный транспорт должен идти отдельной строкой, заявил **Игорь Левитин**: «Все-таки общественный городской транспорт – это 9 миллиардов человек. У нас ни один вид транспорта столько не возит. Поэтому я думаю, что он должен занять достойное место, не быть распыленным во многих программах. Это просьба от имени всех губернаторов, которые просили меня об этом сегодня сказать».

По словам **Николая Винниченко**, в 2023 году на системной основе продолжалась надзорная работа в сфере обеспечения транспортной безопасности. «Особое внимание в условиях проведения специальной военной операции уделялось вопросам защищенности объектов транспортной инфраструктуры, расположенных в субъектах Российской Федерации, граничащих с Украиной, в том числе на территории Республики Крым», – уточнил он.

О результатах законопроектной деятельности в 2023 году доложил статс-секретарь – заместитель Министра транспорта РФ **Дмитрий Зверев**. Он сообщил, что в прошлом году по инициативе Минтранса Президент России подписал 34 федеральных закона в сфере транспортного комплекса.

*По материалам Минтранса России*



Материалы к итоговой коллегии Министерства транспорта Российской Федерации, включая доклад Виталия Савельева, доступны на сайте Минтранса России ([mintrans.gov.ru](http://mintrans.gov.ru)).



# О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ И ВНЕДРЕНИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ИННОВАЦИЙ

*В сентябре 2022 года состоялось первое заседание Комиссии по вопросам развития транспортной инфраструктуры Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации. Мероприятие прошло на территории технопарка «Мосгормаш»: считаю символичным, что старт нашей с коллегами работы начался там, где разрабатываются отечественные технологии.*



**Алексей Кучмин,**  
председатель  
Комиссии по вопросам  
развития транспортной  
инфраструктуры  
Общественного совета  
при Минтрансе России

Отмечу, что к числу ключевых задач Комиссии относится выработка решений, которые будут затем рассмотрены на Общественном совете и предложены Минтрансу. Решения Комиссии способствуют повышению эффективности дорожного строительства и перевозок, авиации, да и транспортной отрасли в целом.

Транспортный сектор ждут большие перемены. Об этом говорил Президент России Владимир Путин в ходе своего послания Федеральному собранию. Только на развитие аэропортовой сети планируется направить 250 млрд рублей: перед Правительством поставлена задача модернизировать не менее 75 аэропортов. Это будет способствовать оптимизации системы воздушных сообщений и появлению новых направлений внутренних перевозок.

Развитие транспортной инфраструктуры является драйвером не только в улучшении транспортной доступности территорий страны, но и в существенном росте экономики. С этим напрямую связан вопрос транспортно-логистических услуг. Сегодня нет программ государственной поддержки экспедиторских компаний, также наблюдается нехватка высококвалифицированных

кадров в этой области. Важнейшие поручения были даны Президентом по итогам встречи с руководителями логистических автомобильных компаний и водителями грузовых транспортных средств, прошедшей в конце февраля.

Помимо этого, нужно создать единую базу данных всех грузов, пересекающих границы РФ. Сейчас, если даже база существует, корректно она не работает. На днях Евгений Москвичев внес в Госдуму законопроект о создании «единого реестра перевозчиков грузов». Это позволит легализовать перевозки, осуществляемые по серым схемам.

В условиях санкций основное внимание направлено на перестройку логистических цепочек по импорту. Считаю важным приложить больше усилий к разработке новых маршрутов экспорта, проработать вопрос об использовании третьих стран в качестве хабов для экспортируемых грузов. Отлично, что решения этих вопросов правовые регуляторы ищут сегодня вместе с бизнесом.

Хочу отметить, что в рамках Комиссии был создан ряд рабочих групп, которые занимаются актуальными вопросами по каждому направлению, будь то авиация или дороги. Везде есть болевые точки, которые требуют внимания.

Так, в феврале 2024 года на заседании комиссии Общественного совета при Минтрансе России обсуждали проект концепции развития автомобильного туризма в стране на период до 2035 года. Как председатель Комиссии по во-



просам развития транспортной инфраструктуры, считаю важным упомянуть не только отсутствие покрытия сотовой связи на многих дорогах страны, но и проблему освещения на трассах.

Но подсветка дорог – это необязательно опоры со светильниками. Сегодня на рынке представлены и другие продукты: например, светодиодные маячки, которые работают на солнечных панелях и очень эффективно подсвечивают опасные участки. Хорошо зарекомендовали себя дорожные знаки со светодиодной подсветкой, дорожные катафоты, которые устанавливаются на ограждения и по обочинам дорог, световозвращатели и композитные устройства для разграничения движения.

Отдельно хочу подчеркнуть, что помимо работы над созданием и улучшением законов, ГОСТов и других нормативных документов, необходимо усилить работу по части поддержки внедрения инновационных решений во всех транспортных отраслях. Без практического применения отечественных технологий улучшения будут куда более медленными.

В России сегодня активно разрабатываются качественные продукты, которые позволяют напрямую влиять на безопасность. На выездном заседании комиссий Общественного совета при Минтрансе России, прошедшем в рамках «Южного транспортного форума – 2023», я поднимал вопрос об обязательном использовании специальных средств, повышающих безопасность автомобилистов, в ходе проведения дорожных работ и обозначения мест ДТП. Среди них – использование демпфирующих прицепов и прицепов прикрытия. Конструкция таких устройств снижает тяжесть последствий в случае наезда легкового автомобиля при проведении передвижных и стационарных работ на дороге.

В соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 08.02.2024 г. № 280-р, как член Координационного совета, председатель Комитета по электротранспорту Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», я также включен в состав Правительственной комиссии по вопросам развития беспилотных авиационных систем. Комиссия координирует действия исполнительной власти и исполнительных органов субъектов РФ и взаимодействует с представителями отраслевого сообщества

по вопросам разработки и реализации основных направлений в сфере развития БАС в РФ.

Будущее невозможно представить без беспилотного транспорта. Поэтому уже сегодня нужно усовершенствовать нормативную базу, касающуюся всех беспилотных транспортных средств, пересматривать требования к создаваемой инфраструктуре, в том числе в рамках реализуемых дорожных проектов.

Согласно Распоряжению Правительства России от 21.06.2023 г. № 1630-р, в течение ближайших 6,5 лет должна появиться новая отрасль экономики, связанная с созданием и использованием гражданских беспилотников. Такова главная цель Стратегии развития беспилотной авиации до 2030 года.

Считаю, что полноценная реализация стратегии невозможна без развития серийного производства отечественных электродвигателей. Между тем, иностранные электродвигатели активно применяются в системообразующих отраслях российской экономики (электроэнергетика и инфраструктура, сельское хозяйство, строительство, военная сфера, логистика и транспорт).

На этом пути важно обращать внимание на проблемные места, которые появляются у российских разработчиков при создании новых продуктов. Знаю это по личному опыту работы над созданием первой полностью отечественной коммунальной машины на электротяге «Илья Муромец».

При разработке мы столкнулись с нехваткой российских производителей электрических двигателей мощностью до 15 кВт. Вопрос современных аккумуляторных батарей стоит сегодня весьма остро. По всей стране, а особенно в Москве, на базе создаваемых технопарков ведется активная работа. Моя компания является резидентом одного из них. И нам удалось сделать свой первый электрический мотор, до последней детали. Дальше в планах – разработка двигателей для коммунальной техники.

Считаю необходимым добиться производства электродвигателей исключительно с применением российских комплектующих. И это лишь маленькая часть нашей общей большой задачи – достижения технологической независимости и безопасности России.

# ЭФФЕКТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ

*Госавтодорнадзор осуществляет контроль (надзор) за автомобильным, городским наземным электрическим транспортом и дорожным хозяйством в целях обеспечения безопасности перевозок транспортными средствами на объектах транспортной инфраструктуры (более 65 тыс. лицензиатов по перевозке пассажиров автобусами, более 360 тыс. автобусов, более 200 тыс. грузоперевозчиков, более 1,5 млн км автомобильных дорог).*



**Ярослав Асташов,**  
*начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Ространснадзора*

Контроль осуществляется в том числе за соблюдением установленных правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, правил осуществления перевозок по территории Российской Федерации и в международном сообщении грузовыми транспортными средствами или автобусами, а также правил, регламентирующих требования к эксплуатации и содержанию автомобильных дорог.

Кроме того, Госавтодорнадзор в постоянном режиме при взаимодействии с контролируемым лицом и дистанционно:

- проводит проверки субъектов транспортного комплекса, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность;
- получает от субъектов транспортного комплекса необходимую для выполнения задач контроля (надзора) документы и информацию;
- осуществляет мероприятия по весовому контролю;

- осуществляет мероприятия по транспортному контролю;
- осуществляет обследование объектов транспортной инфраструктуры и автомобильных дорог.

По результатам проведенных мероприятий применяет предусмотренные законодательством Российской Федерации меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений субъектами транспортного комплекса требований в установленной сфере деятельности, а также меры, направленные на ликвидацию последствий указанных нарушений.

Помимо стандартных форм информирования через сайт и СМИ используются площадки публичных обсуждений. Диалог территориальных управлений и перевозчиков в ряде случаев свидетельствует, что не всегда нарушение обязательных требований исходит от самих контролируемых лиц. Для ликвидации внешних факторов территориальные органы Ространснадзора взаимодействуют с органами власти субъектов, муниципалитетов. Во всех регионах Российской Федерации должностные лица территориальных управлений включены в комиссии по безопасности дорожного движения, где идет работа не только с контролируемыми лицами, но и с органами власти.

Кроме того, в части профилактики рисков по часто выявляемым нарушениям разработаны и опубликованы рекомендации по соблюдению требований при перевозке групп детей и соблюдению режима труда и отдыха водителей.

Ространснадзор большое значение уделяет цифровизации процессов организации перевозок, трансформации и оптимизации государственных услуг. Сейчас информационная система Госавтодорнадзора подключена к универсальной форме подачи заявления о предоставлении лицензии в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)».

В настоящее время Госавтодорнадзором выдача всех разрешительных документов производится через «Госуслуги». Подать документы можно по следующим видам деятельности:

1. Лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами.
2. Допуск российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок.
3. Выдача заключения, удостоверяющего выполнение условий регистрации остановочных пунктов в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, установленных в отношении остановочного пункта.
4. Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов.
5. Выдача специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов.
6. Выдача свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы.
7. Выдача свидетельств о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом.
8. Выдача документов (удостоверений) об утверждении курсов подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы.
9. Прием уведомлений о начале осуществления предпринимательской деятельности по перевозкам грузов транспортными средствами, общая масса которых составляет свыше 2500 кг (за исключением таких перевозок, осуществляемых для обеспечения собственных нужд юридических лиц, ИП).

Данный функционал позволил сократить бумажный документооборот, прямое взаимодействие

заявителя с другими контрольно-надзорными органами, уменьшил срок выдачи разрешительных документов, что также позволило снизить административную нагрузку на бизнес.

За последние годы произошел резкий скачок в развитии отечественного транспортного комплекса, современные вызовы российской экономике, изменение логистики, увеличение объемов пассажирских и грузовых перевозок создают предпосылки для применения новой и более совершенной формы контрольно-надзорной деятельности, такой как дистанционный контроль (КИАСК-ТС-РВ, ГЛОНАСС), основная цель которого – определение и дистанционное отслеживание обязательных требований, невыполнение которых приводит к инцидентам и авариям на транспорте и фокусированию на них внимания надзорных органов. Это привело к уменьшению количества как плановых, так и внеплановых проверок в отношении субъектов надзора.

Такая практика позволила соблюсти баланс между административной нагрузкой на бизнес и исполнением обязательных требований. Количество выданных предостережений о нарушении обязательных требований в разы больше количества вынесенных постановлений за аналогичные нарушения в ходе постоянного рейда, а главное – стимулирует контролируемых лиц соблюдать обязательные требования.

Автоматизация процесса позволяет контролировать соблюдение обязательных требований при минимальном количестве инспекторского состава. Нарушения, выявленные в режиме фото- и видеофиксации, являются массовыми, и здесь следует отметить клиентоцентричный подход государства к нарушителям.

Ключевыми целями дистанционного контроля являются повышение уровня безопасности при должном уровне качества предоставляемых транспортных услуг, защита транспортно-логистической отрасли от недобросовестных компаний, предлагающих небезопасные, некачественные и запрещенные законом продукты и услуги, а также поддержка принятия управленческих решений на основе мониторинга в режиме реального времени. Только такой подход позволит обеспечить высокий уровень безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

# БЕЗОПАСНЫЕ ТРАМВАИ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС: КАК РЕГИОНЫ РАЗВИВАЮТ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ С ПОМОЩЬЮ КОНЦЕССИЙ

*Генеральный директор «Группы Мовиста» Алексей Зотов рассказал, как инструменты концессии помогают городам развивать и сохранять трамвайные сети, а жителям – пользоваться современным и безопасным транспортом.*

Россия занимает лидирующие позиции в мире по протяженности трамвайных путей и количеству трамваев. Однако состояние трамвайных систем в большинстве регионов оставляет желать лучшего. Износ подвижного

состава в некоторых городах достигает 100%, что создает серьезные проблемы для обеспечения надежности и безопасности перевозок. Кроме того, долгое время преобладало мнение о несовременности трамваев и их





**Алексей Зотов,**  
генеральный  
директор  
«Группы Мовиста»

негативном влиянии на развитие автомобильного транспорта. Эти факторы, вместе с высокими затратами на ремонт и поддержание инфраструктуры, привели к отказу от трамвайных систем в целом ряде российских городов.

Тем не менее, электротранспорт играет важную роль в обеспечении мобильности горожан. Современные низкопольные трамваи вместительны, экологичны и, позволю высказать личное мнение, отлично смотрятся на улицах городов. За них стоит бороться, а трамвайные сети стоит развивать.

Одним из эффективных инструментов развития городского электрического транспорта можно назвать концессию – вид государственно-частного партнерства. Концессии успели зарекомендовать себя как эффективный механизм модернизации трамвайных систем сразу в нескольких городах. В чем их суть?

Концессию можно сравнить с ипотекой: если у вас нет всей нужной суммы, вы можете взять в банке кредит и получить ключи от квартиры. Так же и с концессией: заказчик (чаще всего региональная администрация) заключает соглашение с концессионером, и уже через несколько лет пассажиры могут ездить в новом транспорте, который ходит по новым рельсам и обслуживается в новом депо. То есть концессия позволяет здесь и сейчас реализовать сложный инвестиционный проект, а его оплату растянуть на длительный срок.

Приведу несколько примеров успешных концессионных проектов.

Пожалуй, самым интересным проектом в сфере электротранспорта за последние годы стало строительство трамвайной линии

Екатеринбург – Верхняя Пышма. Первый в современной России межмуниципальный трамвайный маршрут был запущен в августе 2022 года. Его длина составила 8,6 км. Для обслуживания линии, соединяющей столицу Свердловской области и ее город-спутник, было построено депо с автоматизированным оборудованием. За полтора года работы нового маршрута трамвай перевез 2 млн пассажиров.

В апреле 2022 года Правительство РФ запустило программу по комплексной модернизации городского электротранспорта в 10 городах страны, среди них Курск, Липецк, Пермь, Ярославль. Первым городом-участником программы, который уже обновил трамвайный маршрут по концессии и начал перевозку пассажиров, стал Курск. В областной столице реконструировали 19,6 км путей, контактные сети, установили современные остановочные павильоны, а подвижной состав обновился за счет восьми низкопольных трамваев «Львенок». С 1 марта 2024 года началась перевозка пассажиров по маршруту № 1. За месяц с момента запуска трамваи перевезли свыше 73 тыс. пассажиров, что на 87% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Это говорит о том, что современный и комфортный электротранспорт востребован у жителей. До конца 2024 года планируется реконструировать еще порядка 23 км путей, а также поставить 14 «Львят».

Отмечу, что модернизация горэлектротранспорта – это не просто новые вагоны, а целая система работ, конечная цель которой – безопасность и комфорт пассажиров. Так, при укладке трамвайных путей учитываются передовые технологии и неукоснительно соблюдаются технологические процессы.

Проекты предусматривают использование железобетонных шпал с полимерными накладками, что значительно продлевает срок службы пути. Такие трамвайные пути считаются экологически более чистыми по сравнению с деревянными шпалами, которые пропитывают креозотом. Для снижения шума и вибраций предусмотрено бесшовное соединение рельсов с применением алюминотермитной сварки. Кроме того, в конструкции трамвайного пути используются виброизоляционные маты из композитного материала, а также темпера-



турные компенсаторы для рельсов, обеспечивающие компенсацию температурных расширений в зависимости от времени года.

Все концессионные проекты «Группы Мовиста» предполагают обновление подвижного состава для безопасных пассажирских перевозок. На место изношенных вагонов пришли современные низкопольные трамваи. В Курске, Перми и Верхней Пышме – это односекционный трамвай модели «Львенок» российского производителя «ПК Транспортные системы». Это энергоэффективный, экологичный и комфортный транспорт. При его разработке конструкторы серьезно отнеслись к вопросам безопасности. Так, системы видеоконтроля помогают водителю следить за зоной посадки и высадки и мониторить ситуацию на дороге. Кроме того, в «Львяхах» используются дополнительные элементы пассивной безопасности рабочего места водителя и системы активной и пассивной помощи водителю при управлении трамвайным вагоном.



Современный городской транспорт немислим без цифровых систем. При модернизации подвижного состава были внедрены IT-решения, которые помогают собирать данные как для контроля за движением и пассажиропотоком, так и для принятия управленческих решений (например, изменение расписания или маршрута). С точки зрения безопасности цифровые системы позволяют в автоматическом режиме передавать всю информацию о трамвае на пульт диспетчера. Это позволяет в режиме реального времени отслеживать каждый вагон на путях и увеличивает скорость реагирования на внештатную ситуацию.

Как мы могли убедиться, развитие трамвайных систем российских регионов – это целый комплекс мер. Недостаточно просто купить новые вагоны или подлатать шпалы. Для того чтобы трамваи работали долго, качественно и безопасно, нужно модернизировать инфраструктуру, строить депо и остановочные пункты, внедрять цифровые сервисы, обучать водителей.

Реализация таких масштабных проектов для большинства регионов невозможна без господдержки. Концессионная модель представляет собой универсальный механизм, который доступен любому региону, независимо от его бюджета. Она способствует эффективному партнерству между государством и частными компаниями для развития общественного транспорта. В результате реализации подобных инициатив улучшается качество жизни горожан и повышается доступность и удобство транспортных услуг.

# ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ БЕСПИЛОТНЫМ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ

СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И ЗАЩИТЫ  
"Лаборатории Касперского"



**ООО «НЕОСКАН»**

📍 г. Москва, Загородное шоссе,  
д. 7, к. 5, стр.1, ком. 303

☎ +7 499 110-22-42

✉ info@neo-scan.ru

# РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ – ПЕРВООЧЕРЕДНАЯ ЗАДАЧА ОТРАСЛЕВЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ АВТОТРАНСПОРТА И ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНОВ

*Общественный совет при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области поставил перед собой задачу совместно с Министерством транспорта, Министерством образования и молодежной политики, отраслевыми объединениями найти пути решения проблемы дефицита специалистов рабочих профессий в дорожной и автотранспортной отраслях региона.*



**Лилия Саранчук,**  
директор Союза  
автотранспортных  
предпринимателей  
Свердловской области



**Виталий Крупин,**  
председатель Общественного  
совета при Министерстве  
транспорта и дорожного  
хозяйства Свердловской  
области

В Свердловской области, как и в других регионах нашей страны, зафиксирован недостаток водителей в пассажирском и грузовом автотранспорте, дорожном хозяйстве. По инициативе Совета проведен мониторинг по муниципальным образованиям области, по видам сообщения и по видам транспорта. Итоги мониторинга были обсуждены на совещании, в работе которого приняли участие в том числе руководители Федерации профсоюзов области, областного Союза предпринимателей и промышленников.

Прозвучали тревожные цифры: на пассажирском транспорте зафиксирован дефицит водителей – 40–45%, на грузовом транспорте – 20–25%, в дорожном хозяйстве не хватает специалистов рабочих профессий – около 15%. Анализ работающих водителей по возрасту показывает нарастание дефицита на горизонте 3–5 лет.

Свердловская область – регион с развитой горно-металлургической, машиностроительной, химической промышленностью, ВПК. Уже созданная и отлично функционирующая система подготовки специалистов рабочих специальностей, высокий уровень оплаты труда вовлекают в сферу работы промышленности молодежь прямо со школьной скамьи; создана система целевой подготовки и направления на предприятия выпускников среднего профессионального образования. По разным причинам для транспорта такой подготовки кадров развернуто не было, поэтому надо создавать систему целевой подготовки, в первую очередь водителей.

Увеличение рынка труда предполагается создать путем массовой подготовки водителей в системе специального профессионального образования. Предусматривается сочетание подготовки специалистов по образовательным



программам колледжа с подготовкой в рамках дополнительного бесплатного образования водителей категорий В, Е, С. Предусмотрено целевое обучение на основе трехсторонних договоров между студентами, колледжами и транспортными организациями.

В Свердловской области работают 40 колледжей и техникумов, в которых есть транспортные и дорожные специальности. Для пилотного проекта был выбран Екатеринбургский автодорожный колледж. Колледж обучает в год 600 студентов после окончания 9-го и 11-го классов. В первый год планируется дать дополнительное образование по категориям водителя В, Е, С 150 учащимся. Колледж имеет лицензию на обучение по программе автошколы, достаточную материальную базу и педагогов. Решается вопрос по постоянной аренде автодрома. Финансирование дообразования на получение прав водителя категорий В, Е, С предусмотрено за счет областного бюджета. Прорабатываются условия второго года обучения рабочей профессии водителя автобуса (категория D). После первого года пилотного проекта предусмотрено внедрение успешного опыта в другие колледжи. Эти вопросы мы сможем решить на уровне региона.

Но есть крайне важные вопросы, которые можно решить только на федеральном уровне. В первую очередь, это появление, помимо специальности «водитель», специальностей «водитель грузового автомобиля», «водитель грузового крупногабаритного транспортного средства (с прицепом/полуприцепом)» (категория Е), «водитель автобуса». Без появления таких специальностей обучение профессии водителя в системе СПО так и останется на уровне дополнительного образования.

В недавнем интервью Президент России Владимир Путин подчеркнул, что в режиме кадрового голода мы будем находиться ближайшие 10 лет, поэтому каждая отрасль должна приложить максимум усилий для увеличения доли специалистов высокопроизводительного труда. Указанные специальности как раз и будут относиться на автомобильном транспорте к категории высокопроизводительных профессий.

Необходимо для решения этой задачи внести дополнения в перечень специальностей профессионального образования, указанных в приказе Министерства просвещения РФ от 17.05.2022 №336. Одновременно внести изменения в приказ Министерства просвещения РФ от 14.07.2023 №534, в части разделения профессии водителя автомобиля (11442) на следующие категории: водитель грузового автомобиля; водитель грузового крупногабаритного ТС (с прицепом/полуприцепом) (категория Е); водитель пассажирского ТС (автобуса) (категория D).

Вопрос подготовки кадров водителей обсуждался на круглом столе в Союзе транспортников России. СТР направил предложения в Минтруд. В полученном письме Минтруд России поддержал предложения СТР, но исполнение направил самому бизнесу. Наверное, в Минтруде не знают, что транспортные организации на 95% – это предприятия малого бизнеса; ни предприятия, ни их отраслевые объединения не в состоянии разработать то, что требует Минтруд России. Одновременно Минтруд имеет в своей сфере научно-исследовательские, образовательные центры, в которых работают высокопрофессиональные специалисты. Поэтому в период подготовки национального проекта «Транспорт» предлагаем предусмотреть разработку необходимых нормативных актов, определить заказчиками Минтранс России и Минтруд России. Подготовить и принять нормативные документы необходимо в течение одного года.

Следующая задача, решение которой надо найти на федеральном уровне, – это предоставление учебным заведениям, которые станут центрами подготовки профессиональных водителей, грузового транспорта и автобусов, необходимой автотехники. Техника дорогостоящая, приобрести ее многие колледжи не могут. Автобусы для обучения необходимы не только среднего, но и большого класса, при этом полностью оснащенные цифровым оборудованием – бортовыми системами. Учащиеся обязаны овладеть всеми перспективными цифровыми системами, внедряемыми на транспорте. На наш взгляд, автотранспортный и дорожный бизнес должен разделить финансовые затраты на обучение с региональными бюджетами.

# СВЯЗЬ ПРОШЛОГО И НАСТОЯЩЕГО

*Город воинской славы Тихвин – важный транспортный, промышленный и культурный центр Ленинградской области. Ключевую роль в улучшении мобильности его жителей и гостей играет ООО «Автотранспортное предприятие» (ООО «АТП»). Благодаря усилиям директора предприятия Оксаны Симаковой местная автостанция стала настоящим транспортным узлом, обеспечивающим не только внутригородские, но и междугородние перевозки.*

Основной деятельностью ООО «АТП» являются пассажирские перевозки по муниципальному контракту. Опыт работы и поддержка городской администрации позволили создать оптимальные маршруты, обеспечивающие удобный доступ к основным объектам города.

Водители ООО «АТП» – профессионалы высшего класса, обладающие богатым опытом и исключительным вниманием к деталям. Они всегда подают транспортное средство к точно обозначенному времени или заранее, чтобы люди могли удобно разместиться в салоне. Их главная задача – обеспечить безопасность и комфорт пассажиров на всех этапах пути.

На коммерческом фронте ООО «АТП» демонстрирует впечатляющие результаты, организуя

туристические перевозки по всей России. Сотрудничество с ООО «Тихвинский региональный туристический центр» открывает новые возможности для жителей города, предлагая им уникальные экскурсии по историческим местам региона и за его пределами. Это партнерство позволяет создавать индивидуальные и групповые туры, которые охватывают не только известные туристические объекты, но и скрытые жемчужины, доступные благодаря глубоким знаниям местных гидов. Таким образом, пассажиры не только погружаются в богатую историю и культуру России, но и получают незабываемые впечатления от поездок, организованных с учетом их интересов и предпочтений.

Особое внимание предприятие уделяет культурным путешествиям, активно вдохновляя

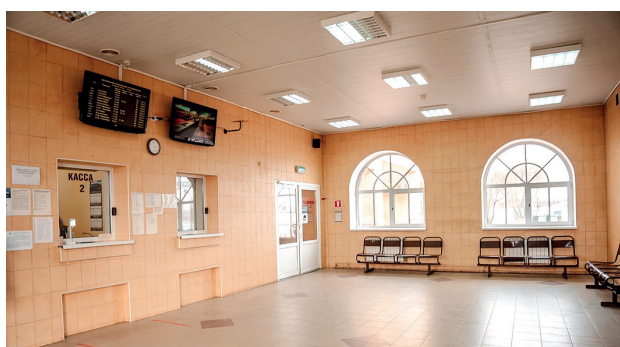




*Директор ООО «Автотранспортное предприятие» Оксана Симакова*

молодежь на изучение исторического наследия региона. Организация поездок к знаменитым Рускеальским водопадам и другим значимым местам России позволяет молодым людям не только узнавать страну, но и чувствовать свою связь с ее историческим и культурным прошлым. Такие путешествия расширяют горизонты, пробуждают интерес к истории и культуре, а также воспитывают уважение и бережное отношение к наследию предков, способствуя развитию туризма и укреплению патриотических чувств у молодежи.

Маршруты, разработанные ООО «АТП», охватывают самые живописные уголки России, предлагая пассажирам уникальные путешествия, насыщенные культурным и природным много-



*Автостанция (г. Тихвин). Зал ожидания*

образием. Начиная с берегов Невы, где золотые купола и исторические памятники Санкт-Петербурга открывают великолепие нашей Северной Венеции, туристы погружаются в мир архитектурного величия и искусства. Эрмитаж, Петропавловская крепость, Исаакиевский собор – каждый из этих символов города на Неве несет в себе частицу истории, оживая в рассказах экскурсоводов.

Жители Тихвина также могут посетить Великий Новгород, где древние стены Кремля и соборы, относящиеся к заре русской государственности, открывают новую страницу истории России. Другой маршрут ООО «АТП» ведет в Карелию. Каменистые берега и чистые озера, окруженные густыми лесами, создают идеальные условия для поклонников активного отдыха и туристов, желающих насладиться уединением и тишиной. Рускеальские водопады, известные благодаря советскому фильму «...А зори здесь тихие», привлекают любителей дикой природы и экстремального спорта.

Автостанция Тихвина – сердце ООО «АТП». Она расположена в непосредственной близости от железнодорожного вокзала и играет ключевую роль в транспортной сети города. Современные удобства, включая просторные залы ожидания и уютное атмосферное кафе, обеспечивают пассажирам комфортное ожидание своих рейсов и предоставляют им возможность приятно провести время. Это превращает автостанцию в многофункциональное пространство, где можно отдохнуть и перекусить, что делает этот транспортный узел гостеприимным местом не только для путешественников, но и для местных жителей, ожидающих прибытия гостей или отправления на экскурсии.

ООО «АТП» обеспечивает связь исторического прошлого Тихвина и его динамичного настоящего. Учитывая важность своей миссии, предприятие продолжает стремиться к улучшению качества обслуживания, делая вклад в развитие городской инфраструктуры и культуры. Компания является ярким примером того, как благодаря высокому профессионализму, инновационному подходу к бизнесу и глубокому уважению к культурным традициям можно стать незаменимой частью городской жизни, способствуя развитию и процветанию всего региона.

# В ДОБРЫЙ ПУТЬ

*Военные действия на территории Чеченской Республики уничтожили практически весь ее транспортный комплекс. Автомобильное сообщение не только между населенными пунктами республики, но внутригородское в Грозном, Гудермесе, Аргуне и районных центрах представляло собой большую проблему из-за качества дорог и изношенности автопарка. И эту проблему надо было решать срочно.*

Экономическая стратегия Главы Чеченской Республики, Героя России Рамзана Кадырова, определявшая в качестве одной из первоочередных задач развитие транспортной сферы, требовала принятия безотлагательных мер по восстановлению всей отрасли. Ее нужно было не просто восстановить, но и вывести на уровень современных стандартов.

Автомобильный транспорт является основным перевозчиком в Чеченской Республике. Он занимает наибольшую часть в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования. С начала 2008 года открыты новые автобусные маршруты, соединяющие Чеченскую Республику с Москвой, Севастополем, Симферополем, Ставрополем, Краснодаром и другими городами России.

Естественно, что с расширением географии автобусных маршрутов возникла необходимость в соответствующей инфраструктуре в респуб-

лике. Результатом работы в этом направлении стало создание ООО «Путь» и запуск в эксплуатацию ряда автовокзалов и автостанций.

В структуру ООО «Путь» входят:

**Автовокзал «Западный».** Адрес: ЧР, г. Грозный, ул. Михайлова, 1. Введен в эксплуатацию 07.05.2018 г. Площадь зданий объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ): 2023,4 кв. м. Проектная вместимость здания ОТИ: 90 чел. Численность персонала: 9 чел. Средний пассажиропоток в сутки: 400–600 чел. Наибольшее количество транспортных средств (ТС), одновременно находящихся на ОТИ: 12 ед. Среднее количество отправок ТС в сутки: 40 ед. Режим работы: 06:00–20:30.

**Автостанция «Южная».** Адрес: ЧР, г. Грозный, ул. Узуева, 26. Введена в эксплуатацию 06.03.2018 г. Площадь зданий ОТИ: 797,90 кв. м.





*Директор ООО «Путь» Аслан Атаев*

Проектная вместимость: 95 чел. Среднее количество отправок ТС в сутки: 70 ед.  
Режим работы: 07:00–19:00.

**Автовокзал «Гудермес».** Адрес: ЧР, г. Гудермес, ул. 40 лет Победы, 9а. Введен в эксплуатацию 03.07.2019 г. Проектная вместимость: 80 чел. Численность персонала: 4 чел. Наибольшее количество ТС, одновременно находящихся на ОТИ: 30 ед. Режим работы: 07:00–19:00.

**Автостанция г. Курчалой.** Адрес: ЧР, г. Курчалой, ул. Касумова, 70. Введена в эксплуатацию 22.11.2021 г. Проектная вместимость:

45 чел. Численность персонала: 2 чел. Наибольшее количество ТС, одновременно находящихся на ОТИ: 6 ед. Режим работы: 06:30–18:30.

**Автостанция «Шелковская».** Адрес: ЧР, ст. Шелковская, ул. Озерная. Введена в эксплуатацию 20.10.2020 г. Проектная вместимость: 48 чел. Численность персонала: 2 чел. Среднее количество отправок ТС в сутки: 40 ед. Средний пассажиропоток в сутки: 150–200 чел. Режим работы: 06:30–18:30.

**Автостанция «Ачхой-Мартан».** Адрес: ЧР, с. Ачхой-Мартан, ул. Мамакаева, 69. Введена в эксплуатацию 15.12.2020 г. Проектная вместимость: 45 чел. Численность персонала: 1 чел. Среднее количество отправок ТС в сутки: 30 ед. Средний пассажиропоток в сутки: 150–180 чел. Режим работы: 06:30–18:30.

Отдельно хочется отметить автовокзал «Западный» города Грозный, который был введен в эксплуатацию в мае 2018 года. Автовокзал включен в реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок Министерства транспорта Российской Федерации. Средняя пропускная способность автовокзала сегодня составляет 400–600 пассажиров в сутки.

Автовокзал «Западный» – крупнейший автовокзал Чеченской Республики, с территории которого осуществляются межрегиональные и международные перевозки. На этом



*Автовокзал «Западный». Зал ожидания*

## Автовокзалы и ПАТП

рынке транспортных услуг работает несколько крупных перевозчиков, которые обслуживают до 40 маршрутов. С территории автовокзала отправляются автобусы в Москву, Санкт-Петербург, Саратов, Энгельс, Волгоград, Элисту, Ростов-на-Дону, Брянск, Котельниково, Евпаторию, Сочи, Краснодар, Новороссийск, Ставрополь, Черкесск, Пятигорск, Нальчик, Ессентуки, Кисловодск, Буденновск, Прохладный, Владикавказ, Назрань, Дербент, а также в Крым – в Севастополь и Симферополь. Через наш автовокзал проходит международный маршрут Махачкала – Стамбул. Из Махачкалы автобус идет через Грозный, Владикавказ, затем через Грузию – в Турцию. Маршрут транзитный, и на него мы реализовываем проездные билеты. К слову, билеты на все межрегиональные рейсы можно приобрести как в кассе автовокзала, так и через интернет.

В летний период и праздничные дни, когда в республику приезжают туристы и возвращаются на каникулы наши студенты, которые учатся в других регионах России, через автовокзал проходит до 600–900 человек в сутки.

Летом 2022 года была проведена реконструкция автовокзала, что позволило увеличить площадь зала ожидания на 150 квадратных метров. В результате открылся обновленный, просторный, красивый и комфортабельный зал ожидания. Для удобства пассажиров в нем установлены мягкие диванчики, также оборудован детский уголок.

От привокзальной площади отправляются автобусы городских маршрутов, которые достав-



Автовокзал «Западный».  
Перроны для посадки и высадки пассажиров



Министр транспорта, связи и цифрового развития Чеченской Республики *Рамзан Черхигов* (справа) и заместитель Министра транспорта, связи и цифрового развития Чеченской Республики *Руслан Атаев*

ляют пассажиров на автостанцию «Южная», ТЦ «Беркат», в центральную часть города Грозного и в аэропорт. К услугам пассажиров на автовокзале предлагается:

- комфортная посадка в автобус;
- освещенная посадочная площадка, навес, защищающий от осадков;
- столовая с доступными ценами;
- комната матери и ребенка;
- комната отдыха водителей;
- мечеть для верующих с теплой водой для омовения;
- санузел.

Решением Федерального дорожного агентства, согласно требованиям по обеспечению транспортной безопасности, автовокзалу «Западный» присвоена IV категория. Вся территория обнесена металлическим забором и круглосуточно охраняется. По периметру установлено 26 камер. Кроме того, на территории автовокзала имеется пост полиции. Сотрудники правоохранительных органов дежурят круглосуточно и оперативно реагируют на любые нештатные ситуации.

Необходимо отметить, что по всем вопросам развития автовокзала и автостанций нас поддерживает Министр транспорта, связи и цифрового развития Чеченской Республики *Рамзан Черхигов*, а также курирующий транспортную отрасль его заместитель *Руслан Атаев*.



# Авибус

Решение для профессионалов

**705** автовокзалов, автостанций,  
перевозчиков внедрили  
продукты и сервисы Авибус

Ижевск

Казань

Уфа

Киров

Самара

sales@avibus.pro  
avibus.pro

+7 (499) 450-28-09

# ПОЧЕМУ МЫ ВЫБИРАЕМ ПЛАТФОРМУ «1С:ПРЕДПРИЯТИЕ»



**Avibus**  
from BlaBlaCar

**Одним из важнейших преимуществ системы «Авибус: Управление автовокзалами» является то, что она разработана на базе современной технологической платформы «1С:Предприятие».**

Часто во время переговоров с новыми партнерами мы слышим о сложностях и ограничениях, с которыми они сталкиваются из-за особенностей используемых ими систем автоматизации, в частности, связанных со средой или языком программирования. С одной стороны, это трудности в подготовке отчетности, поиске расхождений, создании новых отчетов, с другой – отказ разработчика от выполнения доработок, невозможность самостоятельно развивать систему и многое другое.

Платформа «1С:Предприятие» – это гибкая и современная среда программирования, которая позволяет системе Авибус легко решать большинство этих проблем, характерных для других систем автоматизации.

Среди компаний, которые внедрили продукты «1С» для автоматизации и цифровизации своей деятельности, – ПАО «Северсталь», подразделения Госкорпорации «Росатом», ПАО «Татнефть» и др. Если говорить про автовокзалы, гигант отрасли ГУП «Башавтотранс» РБ тоже работает на платформе «1С:Предприятие».

Компания «1С» непрерывно развивает свое решение. Тысячи специалистов внутри компании и за ее пределами годами работают над усовершенствованием платформы, делятся опытом и лучшими практиками.

Ежегодно в России проходит конкурс «1С:Проект года», где отмечают лучшие проекты корпоративной автоматизации, реализованные в государственных компаниях и огромных конгломератах на 2 тысячи и более рабочих мест.

Это делает платформу «1С:Предприятие» мощным, высокопроизводительным совре-

менным продуктом, который решает задачи предприятий любого масштаба и при этом легко интегрируется с другими прикладными решениями.

## **Почему в 2008 году мы выбрали «1С» в качестве среды разработки системы Авибус**

В 2008 году к нам обратился наш первый клиент – ОАО «Автовокзалы Удмуртии» – с задачей на разработку автоматизированной системы управления, которая бы позволила организовать работу сети автовокзалов и автостанций и независимо от разработчика развивать свою сеть, внедряя систему на новых объектах.

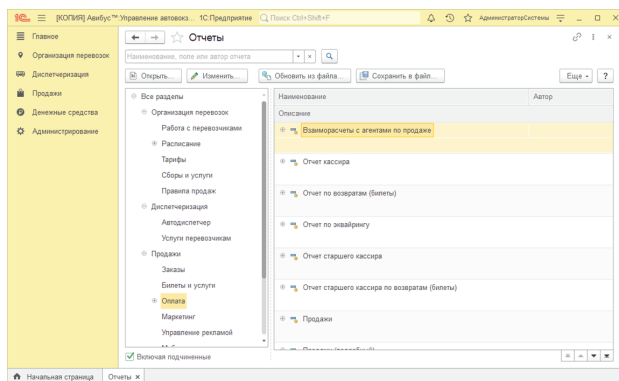
Проблема состояла в том, что присутствующие на тот момент на рынке решения не могли предоставить необходимый функционал для крупного развивающегося предприятия. Более того, эта проблема актуальна и сейчас: большое количество программных продуктов для автовокзалов создано с использованием не самых современных языков программирования, а разработчиков на них становится меньше с каждым днем. Это значительно усложняет развитие продукта, увеличивает стоимость доработок, лишает гибкости и не предоставляет пользователям необходимых инструментов для организации простой и удобной работы.

## **Какие еще преимущества предоставляет платформа «1С:Предприятие» для автовокзалов**

### **Более 50 специализированных отчетов**

Отчеты в системе Авибус – то, чем мы особенно гордимся. Сейчас в стандартной поставке системы более 50 отчетов, агрегирующих данные по организации перевозок, диспетчеризации, продажам и денежным средствам. При этом пользователь, не обладающий специальными знаниями в программировании, может сделать отчет удобнее для себя, изменить его структуру, добавить новые строки, столбцы, сохранить его в системе и поделиться им с коллегами.





### **Единая программа для всех пользователей**

В отличие от других решений для автоматизации автовокзалов, Авибус представляет собой одну программу, в которой строится работа всех специалистов автовокзала. Не нужно устанавливать несколько программных модулей, чтобы в одном продать билет, в другом продать услугу камеры хранения, а в третьем сформировать отчет, при этом каждый раз вводя свой пароль.

Интерфейс системы Авибус – это одно программное окно, где пользователь может выполнить все доступные ему операции. При этом система разграничения прав доступа не дает пользователю получить доступ к закрытой для него информации.

### **Высокая производительность**

Высокая производительность «1С» позволяет быстро выполнять различные операции и обрабатывать большие объемы данных. Благодаря этому пользователи могут оперативно получать информацию, а система может обрабатывать множество запросов одновременно без задержек и потери производительности, даже при продаже десятков тысяч билетов в день.

А если есть потребность в развитии предприятия, можно обратить внимание на платформенные механизмы кластеризации, которые позволяют кратно масштабировать мощности и пропорционально увеличить производительность системы.

### **Совместимость с Linux**

Важное преимущество платформы – ее кросс-платформенность, что позволяет ей работать одинаково надежно и продуктивно под управлением различных операционных систем: Windows, Linux и др.

Мы уже много лет поддерживаем работу нескольких наших крупных клиентов на операционной системе Linux. При этом и платформа «1С:Предприятие», и система Авибус работают так же эффективно, как и на ОС Windows.

### **Интеграция с другими продуктами**

Важным преимуществом «1С» является возможность интеграции с другими программными продуктами. А с учетом того, что многие автовокзалы ведут бухгалтерский учет в «1С:Бухгалтерии», платформа позволяет организовать работу предприятия в едином пространстве и организовать бесшовный обмен данными с бухгалтерской, кадровой и другими системами, что значительно упрощает работу с данными и повышает их достоверность.

То же самое можно отметить и про кассовое оборудование. Компания «1С» проводит сертификацию драйверов и тщательно тестирует оборудование на корректность совместной работы и удобство применения с «1С:Предприятием 8». Автовокзал может выбрать практически любую модель контрольно-кассовой техники, считывателей магнитных карт, принтеров чеков и пр. из огромной библиотеки подключаемого оборудования и быстро настроить их для совместной работы.

### **Безопасность хранения данных**

Система Авибус может работать на защищенном программном комплексе «1С:Предприятие 8.3z», который включен в каталог цифровых продуктов платформы «ГосТех». Внесение продукта в этот каталог означает, что решение прошло необходимые проверки Минцифры России и соответствует критериям безопасности для использования в государственных информационных системах и сервисах.

Кроме того, платформа «1С:Предприятие 8.3z» позволяет соответствовать требованиям Федеральной службы по техническому и экспортному контролю, предоставляя средства мониторинга доступности персональных данных и механизмы журналирования доступа к ним.

### **И многое другое**

Это лишь малая часть преимуществ платформы «1С:Предприятие». Подробнее о «фишках» и возможностях платформы, которые делают работу пользователей проще и быстрее, мы пишем в блоге на нашем сайте [avibus.pro](http://avibus.pro).

# ПРОСТО И ЭФФЕКТИВНО: ОПЛАТА ПРОЕЗДА ПО ГЕОЛОКАЦИИ

*Модернизация общественного транспорта продолжается: появляются новые, более комфортные для пассажиров цифровые сервисы, в том числе для оплаты проезда. Самая заметная инновация – безбарьерная система оплаты проезда в мобильном приложении с использованием геолокации смартфона пассажира.*



**Роман Спиридонов,**  
коммерческий  
директор  
ООО «Датапакс»

Технология оплаты проезда по геолокации рекомендована к применению поправками в Социальный стандарт транспортного обслуживания, внесенными распоряжением Минтранса России от 18 октября 2023 года. Более того, новая технология стала основой целевого показателя цифровизации пассажирских перевозок. Стратегический проект «Зеленый цифровой коридор пассажира» ставит своей целью увеличить количество городов, в которых будет внедрена безбарьерная оплата проезда, до 50 в 2024 году, а в 2030 году – до 600.

### **Инновацию – в массы**

Разработка технологии началась в 2022 году в ходе НИОКР Минтранса России. Разработчиком стала компания «Датапакс».

Внедрение стартовало в Тверской и Ярославской агломерациях весной прошлого года. С тех пор в обеих агломерациях по технологии геолокации было оплачено почти 5 млн поездок (данные на 31 марта 2024 года). При этом оплаты по геолокации составляли до 70% всех оплат в мобильных приложениях.

Сейчас технология внедряется также на автобусных маршрутах Ижевска и начинает применяться не только в наземном городском транспорте, но и в пригородных электропоездах. Тестирование в электричках проходит в настоящее время в Казани.

Минтранс России начинает передавать в регионы лицензию на использование технологии.

### **Плюсы для всех**

Технология удобна для пассажиров и повышает их удовлетворенность транспортными услугами, что укрепляет социальную стабильность и доверие к власти. Повышается востребованность общественного транспорта – в свою очередь, растут пассажиропоток и билетная выручка.

Кроме того, технология геолокации и мобильное приложение, а также цифровая платформа, которая обеспечивает его работу, собирают и обрабатывают большое количество достоверных данных о пассажирских поездках. На основе накопленной статистики органы власти принимают обоснованные управленческие решения, повышающие качество организации и экономическую эффективность перевозок.

Для перевозчиков решается проблема недополучения доходов от поездок пассажиров льготных категорий. При использовании геолокации поездки льготников регистрируются (или валидируются) автоматически, так что неучтенные льготные поездки уходят в прошлое.

## Как работает технология

Пассажир, скачивая мобильное приложение, привязывает к нему банковскую карту или другое средство оплаты – например, транспортную карту. Далее, каждый раз при входе в транспортное средство, ему больше не нужно стоять в очереди к водителю или валидатору, чтобы оплатить проезд, – достаточно занять удобное место в салоне и открыть приложение. При запуске приложения сопоставляются геокоординаты смартфона пассажира и транспортного средства: определяется, в каком ТС и на каком маршруте находится пассажир. На основе этих данных автоматически рассчитывается тариф

и формируется электронный билет. Пассажиру нужно только подтвердить поездку (оплату) в мобильном приложении.

На следующем этапе развития технологии пассажир будет избавлен даже от этих действий. Ему не нужно будет ничего ни открывать, ни подтверждать – поездки будут подтверждаться и оплачиваться автоматически. По итогам всех поездок за день пассажиру будет приходить информация о совершенных поездках, потраченных средствах, а также сумме экономии за счет автоматического выбора оптимальных тарифов.

**Цифровая платформа управления мобильностью**

- Контроль выполнения контрактов
- Единый реестр маршрутов и расписаний
- Диспетчеризация
- Приоритетный проезд общественного транспорта
- Анализ пассажиропотока
- Аналитика и прогнозирование на основе больших данных
- Выявление безбилетного проезда
- Электронный путевой лист
- Транспорт по запросу
- Мобильное приложение
- Прорывные технологии в оплате проезда
- Льготы онлайн

[dtpax.ru](http://dtpax.ru) | [info@dtpax.ru](mailto:info@dtpax.ru) | +7 499 110-74-09

РЕКЛАМА

# ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ КАК ОСНОВА РАЗВИТИЯ СЕРВИСОВ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

*Современное направление развития информационных технологий в целом и рынка пользовательских сервисов в различных областях экономики создает определенные предпосылки к началу переосмысления принципов реализации и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Основная мысль заключается в более плотной интеграции ИТС в общество и переходе на бюджетно-возвратный путь развития за счет развития рынка сервисов и предоставления различного рода услуг на возмездной основе.*



**Султан Жанказиев,**  
д. т. н., профессор,  
заведующий  
кафедрой  
«Организация  
и безопасность  
движения,  
интеллектуальные  
транспортные  
системы» МАДИ

Эволюция интеллектуальных транспортных систем может быть разделена на несколько крупных этапов, последний из которых как раз олицетворяет собой перспективное качественное преобразование:

- 1) внедрение отдельных подсистем (инструментальные подсистемы, отсутствие взаимодействия между ними);
- 2) внедрение комплексных подсистем (синергия инструментальных подсистем, значительно расширяющая их возможности);
- 3) внедрение технологий автономного движения и кооперативных систем взаимодействия (синергия инфраструктуры и транспорта);

- 4) внедрение единого комплекса интеллектуальной транспортной системы субъектов;
- 5) ориентированность ИТС на предоставление различных услуг социуму и бизнес-сегменту (социотехническая, социоинженерная система).

Дальнейшее развитие сервисов интеллектуальных транспортных систем влечет за собой и качественный переход в понимании интеллектуальных транспортных систем и транспортного процесса в целом. Однако в данном положении существует одна важная деталь – для качественного перехода должен быть организован системный подход, в рамках которого особую роль играет государственное регулирование, то есть должны быть налажены четкие законодательные и нормативно-технические механизмы регулирования. Разработка и принятие нормативной базы являются важным и необходимым процессом, поскольку от того, как будут реализовываться сервисы интеллектуальных транспортных систем, зависит уровень безопасности информации и персональных данных, а также технология развития интеллектуальных транспортных систем в городах.

В рамках перспективного облика интеллектуальных транспортных систем должно быть сформировано четыре основных субъекта:

- заказчик в лице органов исполнительной власти (региональный и/или федеральный уровень);
- бизнес-сегмент, который представлен тремя компонентами: разработчики компонентной базы (вендоры, телекоммуникационные компании), системные интеграторы (архитектура ИТС, внедрение и объединение региональных систем), разработчики и эксплуататоры платформенных решений;
- общество (пользователи услуг и сервисов);
- контрольно-надзорный орган (может быть представлен первым субъектом, то есть исполнительной властью).

При системном подходе к вопросу о качественном переходе на макросферные платформы необходимы переосмысление и трансформация в рамках некоторых субъектов. Кроме того, необходима разработка полноценной архитектуры индикаторов эффективности, с помощью которой субъект, осуществляющий контрольно-надзорные функции, будет способен произвести оценку эффективности произведенных инвестиций, исполнение стратегий регионального развития в сегменте транспорта и, что не менее важно, осуществлять контроль всех аспектов, связанных с безопасностью и соблюдением законности. Важным аспектом в рамках архитектуры индикаторов является наличие индикаторов качества развития общества.

Но существует и еще один аспект, без которого обсуждаемый качественный переход невозможен и который обладает наибольшей инерцией: смена модели мышления пользователей при формировании транспортного спроса и его удовлетворения. В данном вопросе необходимо выстраивать грамотную и аккуратную политику, благодаря которой внедрение сервисов произойдет достаточно плавно и не вызовет отторжения у пользователей. Кроме того, в рамках данной политики необходимо развитие понятия, что ИТС являются социотехническими и социоинженерными системами и что развитие системы сервисов интеллектуальных транспортных систем напрямую влияет на качество развития общества в целом.

Переход на бюджетно-возвратные схемы эксплуатации позволит не только снизить нагрузку

на бюджет, но и создаст возможность улучшить качество предоставляемых услуг, расширять их спектр и возможности, а также улучшить обслуживание компонентной (элементной) базы интеллектуальных транспортных систем.

Исходя из вышеперечисленных положений, можно сделать вывод, что качественное переосмысление интеллектуальных транспортных систем неизбежно, поскольку после полноценного развития технологий автономного движения и кооперативного взаимодействия неизбежно последует развитие рынка услуг (сервисы интеллектуальных транспортных систем). Таким образом, заблаговременная подготовка в данном вопросе позволит не только максимизировать эффективность интеллектуальных транспортных систем, но и даст больше возможностей для выхода на данный рынок отечественных разработчиков.

Развитие сервисов интеллектуальных транспортных систем может проходить по нескольким направлениям:

- предиктивные сервисы;
- сервисы инфраструктуры;
- сервисы подключенных автомобилей.

Все направления развития интеллектуальных транспортных систем потенциально коммерциализуемы, то есть следующее поколение интеллектуальных транспортных систем уже может быть построено по принципу бизнес-проектов. Пример коммерциализации – сервис по платному предоставлению приоритетного проезда, реализованный на базе автоматизированных систем управления дорожным движением, в которые заложена функция пополосного управления транспортными потоками.

Стоит отметить, что разрабатываемые сервисы не должны ухудшать комфорт пользователей и противоречить (не приносить убытки) политике развития региона. Кроме того, стоит уделить достаточно внимания системе оплаты и заключения договоров оказания услуг, которая должна быть удобной для пользователей. В случае успешного внедрения сервисов ИТС можно ожидать повышения эффективности работы транспортного комплекса, важнейшим показателем которой является безопасность всех участников дорожного движения.

# ПЕРЕКЛЮЧАЕМСЯ НА УМНЫЕ ПАРКОВКИ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Комплексный подход к организации парковочного пространства позволит городам гибко управлять транспортными потоками и парковочными ресурсами, адаптироваться к меняющимся требованиям городской среды и развивать цифровые сервисы в ногу с технологическим прогрессом.*



**Максим Исаев, руководитель рабочей группы по вопросам цифровой трансформации отрасли Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, представляет анализ и стратегию развития парковочной инфраструктуры в городах России.**

Паркинг во всем мире уже 40 лет назад стал отдельной областью бизнеса. Главная отличительная особенность последних лет – уход от сложившихся за многие годы технологий парковки и замена их на цифровые технологии. Переосмысливая прошлое и взирая в будущее, мы видим, что парковочное пространство трансформировалось в сферу, где инновации и передовые решения играют ключевую роль.

Рост рынка умных парковок определяется не столько естественным обновлением технических и программных компонентов парковочных систем, сколько попыткой воспрепятствовать растущим затратам водителей на поиск свободного места и росту влияния автомобилей на ухудшение экологии больших городов. Важно отметить и рост популярности каршеринга, средств малой мобильности (велосипедов, самокатов и т. п.), при этом не наблюдаются тенденции к уменьшению потребностей в авто-

мобильных парковках. Скорее наоборот, растет потребность в комбинированных парковках, оборудованных для всех видов мобильности.

Еще одним важнейшим фактором, ставящим парковки в центр внимания администраций городов, является проблема негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Сейчас доля автомобилей в загрязнении атмосферы в мире – более 20%, и она постоянно увеличивается. В крупных российских городах, таких как Москва и Санкт-Петербург, эта проблема стоит еще острее. Возможности создания новых парковочных мест в центрах притяжения больших городов очень ограничены исторической застройкой и разветвленной сетью коммуникаций. Поэтому для решения проблем с парковкой требуется применение цифровых технологий, позволяющих прогнозировать заполняемость, перенаправлять транспорт в зоны наличия парковочных мест и оптимально использовать существующие ресурсы.

Применительно к России тенденции развития парковок проявляются еще более явно. Россия позже других стран начала реализовывать платные парковочные сервисы. Первые муниципальные платные парковки появились в Москве только в 2013 году. Парковочные системы в России сразу начали создаваться с применением цифровых технологий и вначале опережали по своему потенциалу зарубежные аналоги. После чего произошел застой в развитии, и в настоящее время отставание российских систем по сравнению с западным рынком стре-

нительно увеличивается. Ключевая ошибка состоит в попытке сосредоточиться на поставках оборудования, а не дальнейшем сопровождении парковочного пространства и его развитии. Снижение качества и исключение потенциала развития определили критическую потребность в пересмотре стратегии.

Современные, умные парковочные системы должны быть ориентированы на увеличение средней скорости движения транспорта, повышение дисциплины пользования парковкой, ускорение поиска свободного места и процесса оплаты, развитие смежной инфраструктуры и сопутствующих услуг.



**Михаил Марченков, руководитель направления парковочного пространства «СберИнтегро», подчеркивает важность комплексного подхода к организации городского парковочного пространства.**

«СберИнтегро» реализует комплексные проекты по организации городского парковочного пространства, основанные на инновациях и глубокой экспертизе команды. Мы применяем лучшие отечественные и мировые практики, чтобы создать более эффективную транспортную инфраструктуру, открывая новые перспективы для удобства и доступности городских пространств. Такой подход позволяет не только существенно улучшить текущую ситуацию с парковками в городах, но и внести вклад в экологическую, социальную и экономическую сферы жизни городской среды.

Комплексный подход доказал свою эффективность в реализации разнообразных парковочных концепций. В портфолио компании – реализация разнообразных проектов, включая муниципальные площади, улично-дорожные сети, специализированные парковки для торговых и бизнес-центров, а также умные дворы.

Мы объединяем общественные, частные и ведомственные парковки, создавая законченное решение для всех типов парковочных

мест. Автоматизируем сервисы бронирования и оплаты услуг за счет использования развитой банковской инфраструктуры. Интегрируем систему с различными государственными и ведомственными сервисами, а также программами лояльности, повышая гибкость и комфорт пользования парковочным пространством.

С полным вниманием относимся к этапу проектирования, что приводит к успеху реализации парковок в экономическом, технологическом и социальном аспектах. Мы стремимся к синергии с другими элементами транспортной инфраструктуры, например, с электрозаправочными станциями и общественным транспортом.

Финансовая часть проектов находится под особым контролем: мы совершенствуем финансовые инструменты и методы моделирования, внедряем лизинговые схемы, снижая первоначальные инвестиции и повышая общую экономическую эффективность проектов.

### **Заключение**

Перед нами стоит задача оптимизации городской инфраструктуры в условиях нарастающих технологических и экологических вызовов. Важным аспектом является развитие парковочного пространства, которое обсуждают ведущие эксперты в области транспорта и цифровых технологий.

Максим Исаев освещает стратегические аспекты парковочной индустрии с точки зрения цифровой трансформации и экологических требований современных мегаполисов. Он подчеркивает неизбежность перехода к умным парковочным системам, которые позволяют эффективнее управлять городскими ресурсами и снижать негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду.

Михаил Марченков поддерживает эту перспективу, привнося в дискуссию конкретные решения, уже реализуемые на рынке. Презентованный им комплексный подход к парковочному пространству и интеграция с цифровыми сервисами способствуют созданию упорядоченной и удобной среды для водителей, учитывая динамичные тренды урбанизации и мобильности.

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ КОНТРОЛЕРЫ

*21 февраля редакция отраслевого журнала «Российские автобусные линии» была награждена грамотой Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации за успешное взаимодействие, плодотворное сотрудничество и поддержку работы Совета в 2023 году.*



Торжественная церемония вручения грамот и благодарностей Общественного совета при Минтрансе России состоялась после завершения его заседания, прошедшего в рамках Дня транспорта на выставке-форуме «Россия». Всего в список награжденных вошло более 80 персон и организаций. Одним из тех, кто в этот день лично получил награду от председателя Общественного совета при Минтрансе России Татьяны Горовой, стал редактор журнала «Российские автобусные линии» Александр Никитушин. Также благодарственным письмом был отмечен Telegram-канал «Единая Транспортная Система», являющийся партнером журнала и уникальным информационным отраслевым ресурсом.

Это не первая награда журнала: в сентябре 2023 года коллективу редакции была вручена грамота Общественного совета при Минтрансе России за активное освещение деятельности Совета и отраслевых вопросов.

Журнал «Российские автобусные линии» выходит с 2006 года и остается фактически единственным изданием, подробно освещающим работу сектора автобусных перевозок и общественного транспорта в целом. Он бесплатно

распространяется на отраслевых мероприятиях, а основная часть тиража рассылается по различным федеральным органам исполнительной власти, региональным органам власти, транспортным предприятиям, компаниям-производителям и многим другим организациям транспортной отрасли и смежных отраслей.

«Все сотрудники редакции профессионально выполняют свою работу, – отметил первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России Борис Лоран. – И важно подчеркнуть их социальную отраслевую ответственность, когда они освещают различные мероприятия, берут интервью у экспертов всех уровней и представителей органов власти, извлекая самую главную суть, ключевую проблематику. Детально изучая нормативно-правовые документы, касающиеся развития транспортной отрасли и государства в целом, национальные проекты, поручения Президента России и его обращения к Федеральному Собранию, редакция совместно с экспертным советом журнала, в который входят представители крупнейших некоммерческих объединений транспортников, объединений пассажиров, транспортных компаний, научных и образовательных учреждений, формирует, по сути, отраслевую позицию».

«Журнал подробно освещает работу Общественного совета при Минтрансе России, одна из главных задач которого – осуществление общественного контроля за деятельностью федеральных органов исполнительной власти. Совет – это связующее звено между реальным сектором рынка и отраслевым министерством, площадка для обмена оперативной информацией и совместного обсуждения возможных путей решений, что крайне важно для развития транспортной отрасли», – сказал Борис Лоран.





Фото: Сергей Величкин

# Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

## ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

- Администрация Президента РФ;
- Совет Федерации ФС РФ;
- Государственная Дума ФС РФ;
- Генеральная прокуратура РФ;
- Следственный комитет РФ;
- Министерства РФ: транспорта; внутренних дел; экономического развития; цифрового развития; связи и массовых коммуникаций;
- Федеральные службы: безопасности; по надзору в сфере транспорта; налоговая;
- Федеральное дорожное агентство;
- Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- Пассажирские автотранспортные предприятия;
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции;
- Отраслевые союзы и объединения автотранспортных предприятий;
- Профсоюзные организации работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
- Отраслевые научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения;
- Организации, работающие в сфере автомобильного транспорта по направлениям: разработчики программного обеспечения; производители, поставщики подвижного состава и комплектующих; производители, поставщики и системные интеграторы инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности; страховые лизинговые и туристические компании.

### Все выпуски журнала доступны:

- ▶ в Российской государственной библиотеке (ФГБУ «РГБ»): 119019, Москва, ул. Воздвиженка, д. 3/5
- ▶ в библиотеке Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»): 125480, Москва, ул. Героев-Панфиловцев, д. 24

- ▶ в библиотеке Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ): 125319, Москва, Ленинградский просп., д. 64
- ▶ электронная версия журнала: <http://rosbuslines.ru/zhurnal/arkiv/>

Для регулярного получения очередного бесплатного номера журнала через рассылку АО «Почта России» необходимо подать заявку в редакцию журнала  
WhatsApp, Telegram: +7(915)232-94-09;  
e-mail: [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)

Подписывайтесь на Telegram-каналы «Общественный совет при Минтрансе России» и «Единая Транспортная Система»!



«Общественный совет при Минтрансе России»

☎ +7 (916) 997 55 07

✉ [apparat@osmintrans.ru](mailto:apparat@osmintrans.ru)



«Единая Транспортная Система»

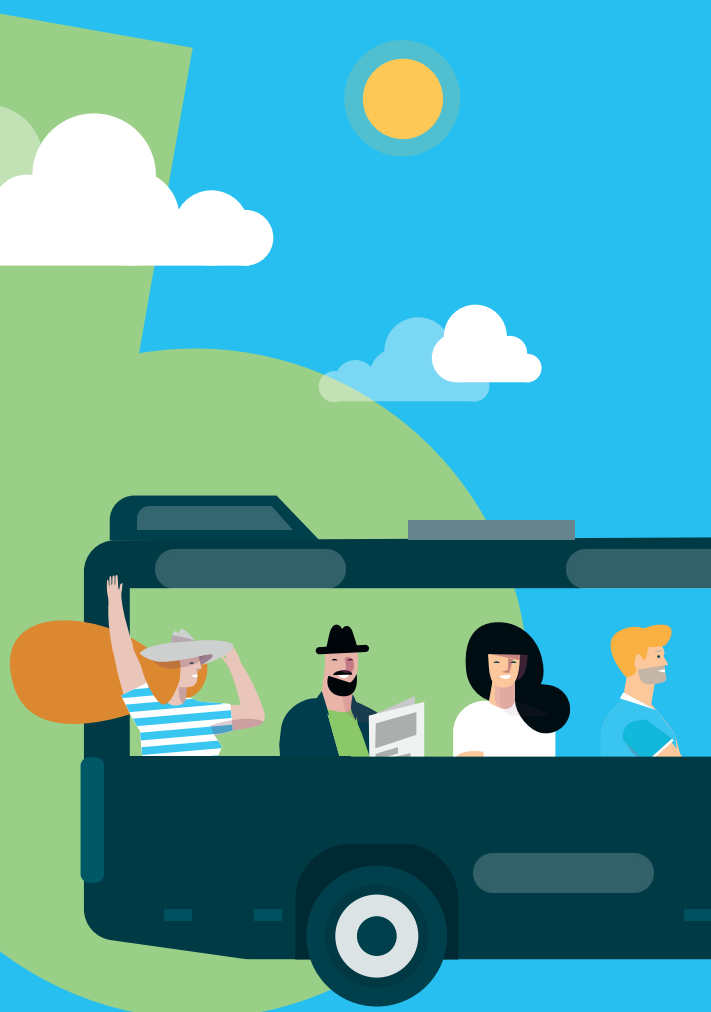
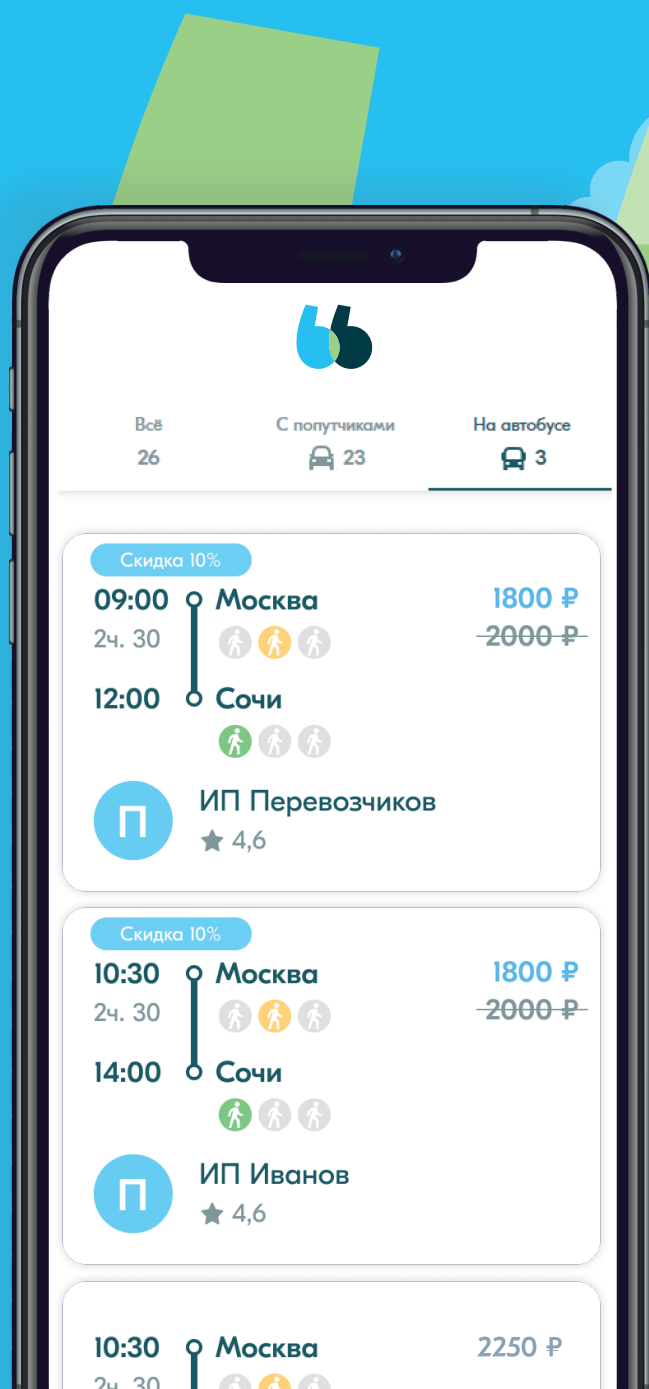
☎ +7 (915) 232 94 09

✉ [info@rosbuslines.ru](mailto:info@rosbuslines.ru)



# Май теплее с BlaBlaCar

Опубликуйте ваши автобусные рейсы на BlaBlaCar и получите\* больше пассажиров в высокий сезон 2024



Стать партнером BlaBlaCar  
[ru.blablacar.pro](https://ru.blablacar.pro)

\*При предоставлении необходимых разрешительных документов