

#91 (октябрь–декабрь 2024)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



**«Транспортная неделя 2024»:
эффективная транспортная система**

8



6 Рейтинг ОС при ФОИВ:
в группе лидеров



14 «Формула Движения»:
лауреаты премии



30 Новые регионы РФ:
на своей земле



Соболь NN минивэн

ВЫГОДА ДО 397 500 Р*



- Ежемесячный платеж от 72 200 Р** по лизингу
- Категория прав В / Категория автомобиля М1
- Трансформируемый салон
- 12 лет гарантии от сквозной коррозии

- Более 20 опций в базе
- Радиус разворота от 5,4 м
- Управляемость легкового автомобиля
- Гарантия 4 года или 200 000 км



autoplatfrom.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама. * Указанная выгода на автомобиль А13S12-1932-56-266-55-00-147 (I/ST(NN),2LF,5BA) стоимостью 3975000 рублей, получается путем применения скидки на аванс в размере 397500 рублей, по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС с 01.10.2024 г. до 31.12.2024 г. Скидка предоставляется лизинговой компанией – участником программы. Перечень лизинговых компаний – участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 31.12.2024 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Количество автомобилей ограничено. Подробности в официальных Дилерских центрах. ** Указанный платеж на автомобиль А69S12-1932-56-266-55-00-000 (I/ST(NN),2LF,5BA) стоимостью 3700000 рассчитан с учетом скидки 10% на аванс по Государственной программе льготного лизинга проводимой Минпромторг РФ. Скидка предоставляется лизинговой компанией – участником программы ООО Элемент Лизинг (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631). Параметры программы: аванс, уплачиваемый клиентом 39%, срок лизинга 60 месяцев, обязательно страхование КАСКО. Программа действует до 31.12.2024 г. или до исчерпания бюджета на её проведение. Не является публичной офертой. Количество автомобилей ограничено. Подробности в официальных Дилерских центрах.

Содержание



Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии»	2
Слово редактора	4
Отрасль и власть	
В группе лидеров	6
Общественный транспорт: приоритеты развития	18
Безопасные и качественные автомобильные дороги	20
Тема номера	
Эффективная транспортная система	8
Премия	
Главная формула	14
Общественный транспорт	
Столичный опыт	22
«Цифровое депо» – новый шаг в развитии трамвая	25
«Невский»: трамвай нового поколения	26
Равнение на Кострому	28
На своей земле	30
Эффективные решения в сфере транспорта – новый уровень качества услуг	34
Развитие транспортной инфраструктуры в Луганской Народной Республике	36

Создание государственного перевозчика в условиях военного положения. Опыт Херсонской области	38
Автовокзалы и ПАТП	
Угроза безопасности	40
Формирование сети межрегиональных автобусных маршрутов: принципы эффективности	42
Информационные технологии	
Важный шаг на пути к развитию городов	44
Дистанционные предрейсовые медосмотры	46
Основные тренды цифровизации пассажижских перевозок: итоги года	48
Приложение автовокзала – основной инструмент мобильной стратегии	52
Безопасность дорожного движения	
Будущее – за отечественным: итоги года от группы компаний «АИР»	54
Экспертное мнение	
Уральские силовики и перевозчик против нелегалов	56
Юбилей	
На благо пассажиров и перевозчиков	60
Отрасль и молодежная политика	
Трудись, студент!	62

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**
91 (октябрь-декабрь 2024)

Издается с 2006 года

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

Свидетельство о регистрации:
П/И № 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:
2024.transweek.digital, t.me/ets_russia,
rosavtotransport.ru

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 информа-
ции отвечают авторы. За содержание рекламных материалов
редакция ответственности не несет.*

Дата выхода в свет 16.12.2024 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



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



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



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



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



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации
транспортных инженеров



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского
объединения пассажиров



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



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



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



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



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



Мельников В. В.,
генеральный директор
экспертного центра
«Движение без опасности»



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



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



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



Ревко А. К.,
президент Тульского областного
союза транспортников



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



Сторожева Э. Д.,
советник директора ФГУП
«Всероссийский научно-иссле-
довательский институт гигиены
транспорта» Роспотребнадзора



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



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



МАКСИМАЛЬНЫЕ СКИДКИ ГОДА

Выгода до **1 000 000 Р¹**
на **автобусы ПАЗ**



0% авансовый платёж²



Автобусы в наличии



Широкий выбор модификаций



Гарантия 3 года или 150 000 км



7 лет – максимальный срок финансирования³



Гарантия до 10 лет от сквозной коррозии



Для городских и пригородных перевозок



Современный дизайн интерьера и экстерьера

autoplatform.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама. 1. Указанная выгода на автобус «ПАЗ-422320 Citymax-9» складывается из: скидки до 500 000 рублей по фирменной лизинговой программе, проводимой АО «ГК «СТТ» и ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631), а также с применённой субсидией по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ, в виде скидки на аванс в размере 500 000 руб. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС с 01.10.2024 г. до 31.12.2024 г. Субсидия предоставляется лизинговой компанией-участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 31.12.2024 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. 2. Программа предполагает предоставление Клиенту автобуса в финансовую аренду (лизинг) с авансом от 0% от стоимости автобуса и предоставляется Клиенту в рамках совместных программ с лизинговой компанией партнером ООО «Балтийский лизинг» (ИНН 7826705374, ОГРН 1027810273545). Решение о выдаче лизинга на определенных условиях принимается лизинговой компанией. Основные условия программы: лизинг в рублях РФ, срок 12-84 мес., первоначальный взнос от 0% до 49% от стоимости автомобиля, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента, без страхования жизни. Обязательно страхование КАСКО. Предложение действительно до 31.12.2024 г. или до исчерпания бюджета на проведение Программы. 3. Программа предполагает возможность предоставления Клиенту автомобиля в финансовую аренду (лизинг) сроком до 7 лет и зависит от выбора предмета лизинга и размера первого платежа по договору лизинга. Основные условия программы: Лизинговая компания партнер ООО «Балтийский лизинг» (ИНН 7826705374, ОГРН 1027810273545), лизинг в рублях РФ, срок 12-84 мес., первоначальный взнос от 0% до 49% от стоимости автомобиля, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента, без страхования жизни. Обязательно страхование КАСКО. Предложение действительно до 31.12.2024 г. или до исчерпания бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Подробности у торговых представителей АО «ГК «СТТ».



Борис Лоран, главный редактор журнала «Российские автобусные линии», президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», член правления Российского автотранспортного союза, член Координационного совета представителей автомобильного и городского электрического транспорта Минтранса России, член научно-технического совета ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», член Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, член Общественного совета при Минтрансе России, 1-й заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России



«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

Четвертый квартал – период подведения итогов уходящего года, а еще он насыщен профессиональными праздниками: в октябре отмечаются День работников дорожного хозяйства и День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Но наш главный профессиональный праздник, День работника транспорта, мы отметили 20 ноября. Именно в этот день в 1809 году император Александр I учредил первый в нашей стране единый государственный орган в сфере транспорта – Управление водяных и сухопутных коммуникаций, а также Корпус инженеров путей сообщения и институт при нем.

В своем поздравлении транспортникам Президент России Владимир Путин отметил: «Подчеркну: четкое функционирование всех звеньев транспортной системы имеет ключевое значение для укрепления нашего суверенитета, национальной экономики и социальной сферы, напрямую влияет на развитие межрегиональных и международных связей, во многом определяет качество жизни миллионов людей. Сегодня перед вами стоят серьезные, востребованные задачи, главные из которых – масштабная модернизация комплекса; создание крупных логистических узлов и коридоров; внедрение технологий, отвечающих современным стандартам безопасности и экологичности; подготовка квалифицированных кадров».

В 2024 году исполнилось 215 лет единому транспортному ведомству – сегодня его функции выполняет Минтранс России. В честь этого события в Москве на фасаде главного здания Минтранса была установлена памятная мемориальная доска. Она посвящена истории транспорта нашей страны.

День работника транспорта пришелся прямо на середину «Транспортной недели 2024». В ее рамках в московском Гостином дворе состоялись XVIII Международный форум и выставка «Транспорт России».

По традиции в форуме принимают участие ведущие эксперты транспортной отрасли России. В этом году в нем также участвовали представители транспортных ведомств из 21 страны. Масштабное мероприятие, насыщенная программа! На выставке 122 экспонента продемонстрировали передовые и инновационные проекты. Среди них есть как крупные компании, обслуживающие миллионы людей, так и небольшие организации, специализирующиеся на узких сегментах рынка. Центральное место на выставке занимал объединенный стенд приоритетных проектов.

На пленарном заседании «Эффективная транспортная система. Ключевые элементы» с участием премьер-министра Михаила Мишустина и вице-преьера Марата Хуснуллина прошло обсуждение наиболее важных отраслевых вопросов.

За три дня плодотворной работы и дискуссий, наполненных новыми идеями ведущих специалистов отрасли, участники обменялись опытом и получили вдохновение для будущих проектов.

Ярким событием «Транспортной недели» стало награждение победителей Национальной премии «Формула Движения».

Отраслевая награда служит своеобразной лакмусовой бумажкой для выявления проектов, привлекающих наибольшее внимание на федеральном уровне и востребованных населением страны. Премия «Формула Движения» – символ признания выдающихся проектов, инновационных решений и самоотверженного труда.

Поздравляем победителей и благодарим всех номинантов за участие!



ООО «НЕОСКАН» заняло первое место на XI Национальной премии «Формула Движения» в номинации «**Лучшее решение в сфере обеспечения транспортной безопасности**» с проектом по внедрению программно-аппаратного комплекса обнаружения, классификации и противодействия беспилотным воздушным судам (далее – БВС) на территории крупнейшего международного аэропорта России.

Ключевые задачи проекта:

- Выработка комплексного решения по защите аэропорта
- Определение модели угроз для аэропорта
- Выработка предложений в нормативно-правовые акты для регламентирования процессов

Преимущества решения:

- Уникальное программное обеспечение для каждого аэропорта с учетом его особенностей
- Средства подавления каналов управления БВС собственного производства
- Масштабируемость системы
- Простота в управлении
- Интеграция оборудования различных производителей в систему главного оператора аэропорта
- Успешный опыт проведения тестовой эксплуатации в аэропортах



 **неоскан**
ваша **безопасность**

Реклама

ООО «НЕОСКАН»
г. Москва, Загородное шоссе, д.7, к.5, стр.1, ком. 303
+7 499 110-22-42
info@neo-scan.ru

В ГРУППЕ ЛИДЕРОВ

2 ноября в Москве на форуме «Сообщество» Общественная палата Российской Федерации представила рейтинг общественных советов при федеральных органах исполнительной власти. Общественный совет при Минтрансе России занял 5-е место в группе А («Лидеры итогового рейтинга»).

Объектами рейтинга стали 49 общественных советов при федеральных органах исполнительной власти (далее – ФОИВ), руководство деятельностью которых осуществляет Правительство Российской Федерации.

На протяжении 2023–2024 годов состоялась серия очных и заочных обсуждений методики, после каждого из которых общественные советы и ФОИВ высказывали свои замечания. Специалисты рейтингового агентства RAEX («РАЭК-Аналитика») и аппарата Общественной палаты обработали и проанализировали все полученные материалы.

Факторы рейтинговой модели отражают основные аспекты деятельности общественно-го совета:

1. Влияние на деятельность ФОИВ – 15%.
2. Реализация функции общественного контроля – 15%.
3. Информационная открытость – 15%.
4. Публичность – 15%.
5. Взаимодействие с заинтересованными сторонами – 10%.
6. Организационные аспекты деятельности общественного совета при ФОИВ – 10%.
7. Взаимодействие с ОП РФ – 10%.
8. Экспертный опрос – 10%.

В презентации, посвященной рейтингу, отмечается, что взаимодействие с ФОИВ прогрессирует. Так, 92% общественных советов направляют своего представителя на мероприятия ФОИВ (на том же уровне, что и годом ранее); 84% сообщают, что глава ФОИВ принимает участие в заседаниях совета (годом ранее – 73%); 61% направляли какие-либо запросы в ФОИВ (годом ранее – 52%); 57% сообщают, что есть примеры принятия мер по запросам (годом ранее – 59%).



82% советов утверждают, что они ведут работу с нормативно-правовыми актами; 65% смогли указать примеры НПА, с которыми они работали, а 63% сообщают, что какие-то их предложения были приняты ФОИВ.

Что касается информационной открытости, ряд общественных советов выступил с предложением к ОП РФ создать универсальный сайт на базе ОП РФ, в котором каждый совет смог бы вести свой раздел и не зависеть от возможностей и «настроения» ФОИВ.

Наиболее слабым местом общественных советов, хотя ситуация медленно меняется к лучшему, остается реализация функции общественного контроля.

По итогам рейтинга все общественные советы были разделены по убыванию рейтингового балла на пять групп:

- группа лидеров (А);
- продвинутый уровень (В);
- средний уровень (С);
- базовый уровень (D);
- начальный уровень (максимальный потенциал развития) (Е).

В группу лидеров вошли общественные советы при десяти ФОИВ:

- Министерство сельского хозяйства Российской Федерации (Минсельхоз России);
- Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Минстрой России);
- Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации (Минтруд России);
- Федеральное агентство по делам молодежи (Росмолодежь);
- **Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России);**
- Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии (Росреестр);



Илья Зотов, Владислав Гриб и Татьяна Горовая



- Федеральная служба по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор);
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор);
- Федеральное дорожное агентство (Росавтодор);
- Министерство просвещения Российской Федерации (Минпросвещения России).

Также Общественный совет при Минтрансе России вошел в число лучших общественных советов при министерствах Российской Федерации (топ-5 из 16); в число общественных советов, добившихся максимального прогресса; в топ-5 общественных советов по уровню влияния на деятельность ФОИВ; в топ-5 общественных советов по уровню взаимодействия с заинтересованными сторонами (гражданами, профессиональным сообществом, органами власти); топ-5 общественных советов по уровню публичности в СМИ и социальных сетях.

Общественная палата наградила благодарственными письмами по итогам работы Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации за 2024 год председателя Совета **Татьяну Горовую**, первого заместителя председателя Совета **Бориса Лорана** и заместителя председателя Совета **Илью Зотова**. На мероприятии награды Татьяне Горовой и Илье Зотову лично вручил заместитель секретаря Общественной палаты Российской Федерации **Владислав Гриб**.

По материалам t.me/ets_russia, raex-rr.com



ЭФФЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

С 16 по 21 ноября в Москве проходила «Транспортная неделя» — главное ежегодное событие отрасли. Она проводится Министерством транспорта Российской Федерации с 2007 года, а с 2016 года — при поддержке Правительства Российской Федерации.

В рамках «Транспортной недели» с 19 по 21 ноября в Гостином дворе прошли XVIII Международный форум и выставка «Транспорт России».

В деловую программу «Транспорта России» вошло 31 мероприятие (сессии, конференции, дискуссии, круглые столы и презентации), где выступили 353 спикера. Их посетили более 4500 человек, а онлайн-трансляцию посмотрели свыше 12 тысяч раз. На выставке свои разработки продемонстрировали 122 компании транспортного сектора. Среди посетителей было 14 ино-

странных делегаций. Центральное место экспозиции занял объединенный стенд приоритетных проектов, демонстрирующий ход реализации важнейших проектов транспортной отрасли.

«Транспорт России». День первый

Деловую программу форума открыл Деловой завтрак Министра транспорта «Работа на земле. Роль регионов России в развитии эффективной транспортной системы» при участии представителей Администрации Президента РФ, Правительства РФ, членов Федерального Собрания,

депутатов Государственной Думы, губернаторов и крупнейших организаций транспортного комплекса.

Министр транспорта Российской Федерации **Роман Старовойт** рассказал о новом национальном проекте «Эффективная транспортная система», включающем девять федеральных проектов, а также напомнил собравшимся об основных целях развития транспортной системы страны до 2030 года.

Он подчеркнул, что миссия Минтранса – создание самой эффективной в мире транспортной системы для повышения конкурентоспособности, экономики и качества жизни в России: «Мы, конечно, понимаем, что это вызов для всех нас, но, как говорит наш Президент, если мы не будем перед собой ставить самых амбициозных целей, то мы и никаких не достигнем. В любом случае, все наши силы, ресурсы будут направлены на реализацию этой миссии».

Были озвучены ключевые показатели новых национальных проектов: увеличение к 2030 году объема перевозок по международным транспортным коридорам в 1,5 раза, авиационной подвижности населения не менее чем на 50%, обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85%. «Верхнеуровневые показатели,

безусловно, нужно декомпозировать на уровень конкретного субъекта Российской Федерации, конкретного муниципалитета. Как раз то, что интересует жителей нашей страны. Сила нашего государства, огромной необъятной Родины заключается в силе наших регионов», – сказал Роман Старовойт.

Участники пленарной дискуссии «Транспортное сотрудничество «СНГ плюс»: взаимосвязанность, устойчивость, эффективность» обсудили ключевые проекты стран Содружества по обеспечению транспортной связности, интеграцию инициатив по развитию международных транспортных коридоров и маршрутов, а также роль транспорта и логистики в процессах углубления экономической интеграции и сотрудничества в СНГ.



На сессии «Городская инфраструктура и пассажирские перевозки новыми видами транспорта» были подняты темы, связанные с использованием средств индивидуальной мобильности (СИМ). Здесь в роли спикера приняла участие председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок» **Татьяна Горовая**.

«В абсолютных значениях число ДТП с СИМ незначительно на фоне общей аварийности, например, на традиционных личных видах транспорта – автомобилях и мотоциклах. Однако это не значит, что вопросом безопасности электросамокатов не надо заниматься. Мы видим первоочередными задачами в этой сфере идентификацию и учет пользователей, причем не только прокатных, но и личных СИМ. Полезным будет внедрить обучение и тесты на знание ПДД – сейчас частично это делают операторы, однако базовый набор таких знаний должен прививаться массово со школы. Критически важным фактором будет и развитие городской инфраструктуры, причем не только для самой езды, но и для контроля безопасности – средства фото- и видеofиксации. Также, на наш взгляд, в фокус властей должны попасть контроль за ПДД и разработка методов взимания штрафов при ведении учета личных самокатов. Все эти меры позволят повысить уровень безопасности не только прокатных СИМ, но и личных. Возможно, на текущем этапе, пока идет формирование инфраструктуры, имеет смысл рассмотреть ограничение численности – квотирование самокатов», – сказала она.

Важным событием первого дня стала презентация «Национального стандарта качества услуги пассажирского транспорта». АО «ГТЛК», студия Артемия Лебедева и Институт развития транспортной отрасли планируют совместно разработать новый, единый стандарт качества услуги пассажирского транспорта. Его главная цель – принципиально новый уровень сервиса для пассажиров.

Всего в первый день форума прошло 17 различных мероприятий, на которых обсуждались беспилотные авиационные системы, научно-технологическое сопровождение мегапроектов, эффективная мультимодальная логистика, автомобильные грузоперевозки в условиях совер-

шения законодательства, а также меры по развитию внутреннего водного транспорта и цифровые достижения транспорта для национального лидерства.

«Транспорт России». День второй

Центральным событием второго дня, как и всего форума «Транспорт России», стала пленарная дискуссия «Эффективная транспортная система. Ключевые элементы», где представители органов государственной власти высшего звена и топ-менеджеры крупнейших предприятий отрасли говорили о модели развития скоростного движения в России, механизмах укрепления технологического суверенитета российского транспорта, а также о повышении доступности и безопасности транспортных услуг. В дискуссии приняли участие Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин, заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, Министр транспорта РФ Роман Старовойт, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко, президент РАН Геннадий Красников и председатель Совета директоров Группы компаний «Дело» Сергей Шишкарев.



Михаил Мишустин отметил, что, несмотря на непрекращающееся санкционное давление, отрасль продолжает поступательно развиваться: «Президент особо подчеркивал необходимость наращивания возможностей транспортного комплекса. Чтобы он стал более эффективным и современным. Ведь от его четкой, надежной работы во многом зависит качество жизни людей, рост промышленности, туризма, торгового оборота, укрепление всей национальной экономики».

Правительство завершает формирование новых национальных проектов, которые должны быть запущены уже с января. Их главная цель – системная поддержка наиболее приоритетных направлений: в части строительства опорной сети железных дорог, морских портов, аэродромов, пунктов пропуска. В числе других ключевых инициатив – проведение цифровой трансформации. И особое внимание будет уделено укреплению кадрового потенциала.

«России нужны инженеры транспорта. Ни один из проектов мы не сможем реализовать без квалифицированных кадров. Крайне важно подготовить достаточное количество специалистов высокого уровня. С твердой базой классических знаний и практическими навыками, в том числе в сфере новейших технологий. Сегодня в 19 профильных вузах учится почти полмиллиона человек. Наше молодое поколение талантливо и трудолюбиво. Ему предстоит не только сохранить достигнутые результаты, но и развивать успех под руководством опытных наставников. Надо обеспечить для ребят все условия: новые образовательные центры, хорошо оснащенные лаборатории, комфортные общежития, тренажеры, учебный воздушный флот. Это необходимо для организации качественного процесса обучения», – сказал Михаил Мишустин.



Марат Хуснуллин в своем выступлении остановился на еще одной важной составляющей транспортной связанности страны – автомобильных дорогах. В этом году завершается национальный проект «Безопасные качественные дороги». «За шесть лет было построено и реконструировано более 150 тысяч километров дорог, приведена в нормативное состояние дорожная сеть в 105 крупнейших агломерациях, – сообщил он. – Несмотря на рост автомобилизации, повышение мобильности населения, у нас количество ДТП сократилось на 22%, а число погибших – на 20%. В течение шести лет это тысячи сохраненных жизней».

Шла речь и о поставках общественного транспорта в регионы. С 2020 года удалось



обновить более 13 тысяч транспортных средств. Новая задача – до 2030 года обновить не менее 40 тысяч единиц общественного транспорта.

Перед пленарной дискуссией глава Правительства РФ вручил государственные награды работникам транспортного комплекса и лауреатам премии имени В. Н. Образцова. Церемония награждения была приурочена ко Дню работника транспорта, который отмечается ежегодно 20 ноября.

Также Михаил Мишустин осмотрел экспозицию, представленную на выставке. Во время обхода он ознакомился с наиболее яркими достижениями транспортного комплекса и в режиме видеоконференцсвязи принял участие в открытии нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий международного аэропорта Байкал (Улан-Удэ) и вводе в эксплуатацию ряда дорожных объектов, таких как участки автомобильных дорог М-7 «Волга», Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал». Кроме того, на объединенном стенде приоритетных проектов ему представили серию докладов о развитии внутреннего водного транспорта в Российской Федерации, результатах первого кросс-отраслевого применения ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», интегрированной

системы пропуска через государственную границу и автоматизированной системы управления льготными и субсидированными перевозками.

Во второй день форума прошло 15 мероприятий, где были подняты темы использования искусственного интеллекта на транспорте, высокоскоростных магистралей, международных автомобильных перевозок и развития интеллектуальных транспортных систем в субъектах Российской Федерации. В их числе – Деловой завтрак Газпромбанка «Развитие транспортного каркаса Омской области» и заседание комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Эффективная транспортная система», в котором приняла участие Татьяна Горовая.

«Транспорт России». День третий

В заключительный день форума и выставки «Транспорт России» состоялось торжественное вручение XI Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула Движения». В этом году премия присуждалась в восьми номинациях. На участие было подано 125 заявок,





из них 50 вошли в шорт-лист. Жюри определило 10 лучших проектов, награду лауреатам вручили заместитель Министра транспорта Российской Федерации Константин Пашков и председатель Общественного совета при Минтрансе России Татьяна Гороява.

Всего в третий день форума прошло 12 мероприятий, в том числе международная конференция «Взаимодействие контрольных (надзорных) органов на транспорте в обеспечении безопасности перевозок по международным транспортным коридорам» и открытый диалог с Министром транспорта РФ Романом Старовойтом, где глава Минтранса рассказал студентам и молодым специалистам о главных тенденциях развития транспортной отрасли. Завершила деловую программу «Транспорта России» конференция «Отменять нельзя сотрудничать. Наука в контексте транспортной отрасли». Ее посвятили вопросам стимулирования научного потенциала и механизмам достижения целей, поставленных Президентом и Правительством Российской Федерации в рамках нацпроектов.

На форуме было подписано 51 соглашение о сотрудничестве и взаимодействии. В частности, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и правительство Пермского



края подписали соглашение о взаимодействии, а «Дирекция международных транспортных коридоров» и Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» – соглашение о сотрудничестве. Первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок» Татьяна Гороява и генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Алексей Райкевич подписали соглашение о совместной работе над созданием универсального рейтинга регионов России по подключению к системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

По материалам 2024.transweek.digital, mintrans.gov.ru, t.me/moscowcsr

21 ноября состоялось торжественное вручение XI Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры ...

ГЛАВНАЯ ФОРМУЛА

По традиции церемония награждения прошла в заключительный день форума и выставки «Транспорт России». Награды победителям вручили заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Константин Пашков** и председатель жюри премии «Формула Движения», председатель Общественного совета при Минтрансе России **Татьяна Гороява**.

Победителями премии «Формула Движения» в 2024 году стали:

- **«Лучший инфраструктурный проект»**
Московские городские вокзалы: интеграция, опережающая развитие, и пропускная способность (Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы);
- **«Лучшее решение в области пассажирского транспорта»**
Станции «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково» Солнцевской линии метрополитена (Правительство Москвы);
- **«Лучшее решение в области грузовых перевозок»**
Электронная система резервирования времени пересечения госграницы грузовыми транспортными средствами (концерн «Телематика»);
- **«Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники»**
Трамвай «Невский» (ООО «ПК Транспортные системы»);

- **«Лучшее решение в области цифровизации транспорта»**

Программный комплекс для моделирования и прогнозирования пассажиропотоков (ПКМПП) (ОАО «РЖД»);

- **«Лучший социальный проект в условиях вызовов современной России»**

Социально-патриотический железнодорожный туристический проект «Своих не бросаем!» (ООО «РЖД Тур»);

- **«Лучшая инициатива в области образования и профессионального развития молодежи»**

IX Всероссийский конкурс исследовательских и проектных работ «Транспорт будущего» (ФГАОУ ВО РУТ (МИИТ));

- **«Лучшее решение в сфере обеспечения транспортной безопасности»**

Внедрение программно-аппаратного комплекса противодействия БВС в аэропорту Шереметьево (ООО «НЕОСКАН»);

- **Специальная номинация «Лучший общественно значимый проект в сфере транспорта»**

Цифровое трамвайное депо «Верхнепышминский трамвай» (ООО «Группа Мовиста»);

- **Специальная номинация «За вклад в развитие обучающих программ повышения квалификации инженеров на транспорте»**

Учебные программы повышения квалификации для транспортных инженеров (Ассоциация транспортных инженеров).



Премия

Призерами премии «Формула Движения» в 2024 году стали:

- **«Лучший инфраструктурный проект»**

2-е место – Северный обход Твери (Государственная компания «Российские автомобильные дороги»);

- **«Лучшее решение в области пассажирского транспорта»**

2-е место – модернизация трамвайной сети в г. Курск (ООО «Мовиста Регионы Курск»);

3-е место – круизный туристический поезд «Жемчужина Кавказа» (АО «Федеральная пассажирская компания»);

- **«Лучшее решение в области грузовых перевозок»**

2-е место – применение технологии XL-поездов (UTLC ERA (АО «ОТЛК ERA»));

3-е место – Рефконтейнерный сервис «Мясной шаттл» для экспорта российского мяса в Китай (Транспортная группа FESCO);

- **«Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники»**

2-е место – Иволга 4.0 – новый стандарт современного городского электропоезда (Департамент транспорта и развития дорожно-транс-

портной инфраструктуры города Москвы);
3-е место – беспилотная «Ласточка» (ОАО «РЖД»);

- **«Лучшее решение в области цифровизации транспорта»**

2-е место – умное парковочное пространство города Суздаль (Владимирская область) (ООО «Цифровые решения регионов» (СберИнтегро));

3-е место – внедрение электронных путевых листов (ГУП «Мосгортранс»);

3-е место – оплата проезда по геолокации (ООО «ДАТАПАКС»);

- **«Лучший социальный проект в условиях вызовов современной России»**

2-е место – передвижной консультативно-диагностический центр «Святой Пантелеймон» (ОАО «РЖД»);

2-е место – студенческие отряды железнодорожного транспорта «Люди дела» (Молодежная общероссийская общественная организация «Российские студенческие отряды»);

- **«Лучшая инициатива в области образования и профессионального развития молодежи»**

2-е место – ОАО «РЖД»: Система непрерывного обучения и развития молодежи (ОАО «РЖД»);

3-е место – карьерный экспресс (Акционерное общество «Центральная пригородная пассажирская компания» (АО «Центральная ППК»));

- **«Лучшее решение в сфере обеспечения транспортной безопасности»**

2-е место – обнаружитель опасных химических агентов и взрывчатых веществ «Сегмент-рецептор» (Группа компаний ЮПХ);

3-е место – внедрение системы управления обеспечением транспортной безопасности аэропорта Иркутск (ПСС «Электроника»).

По материалам award.transweek.digital

Фото: 2024.transweek.digital





ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ: ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ

25 октября в Москве прошел ежегодный форум «Общественный транспорт 2024», организованный Российским союзом промышленников и предпринимателей при поддержке Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Главная цель форума – поддержка и развитие инициатив бизнеса в реализации проектов общественного транспорта. Он собрал на своей площадке руководителей органов федеральной и региональной власти, институтов развития, промышленных компаний – производителей подвижного состава, гражданского флота, региональных перевозчиков (операторов), ИТ-компаний.

На выставочной экспозиции ведущие производители подвижного состава, оборудования, комплектующих, современных решений и технологий для городского транспорта представили новейшие разработки и ключевые решения для обновления городского пассажирского транспорта, развития транспортных систем и инфраструктуры.

На пленарном заседании «Развитие общественного пассажирского транспорта: основные приоритеты» лидеры отрасли обсудили

ряд актуальных вопросов, связанных с формированием нового национального проекта «Инфраструктура для жизни». Важнейшими направлениями обсуждений стали вопросы наращивания темпов обновления парка общественного транспорта в регионах России, привлечение внебюджетного финансирования и обеление отрасли.

Первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Валентин Иванов** напомнил, что Президентом страны в майском указе поставлена амбициозная задача – привести не менее 85% общественного транспорта к нормативному состоянию, повысив качество транспортных услуг населению. Уже с 2020 года реализуется системная поддержка регионов в виде программы льготного лизинга с предоставлением скидки 60% на закупку нового подвижного состава. «Старту программы предшествовала большая работа регионов и экспертов по разработке документов





Валентин Иванов

транспортного планирования как фундамента транспортной системы. Уже рассмотрено более 200 документов транспортного планирования регионов, агломераций и муниципальных образований в 60 регионах России», – сообщил замминистра.

В настоящее время обновление транспорта также осуществляется в рамках инвестиционного проекта льготного лизинга с привлечением средств Фонда национального благосостояния России, специальных казначейских кредитов, комплексных проектов развития городского электротранспорта по концессионной модели. Всего с 2020 года в регионы поставлено более 12 тысяч единиц подвижного состава городского пассажирского транспорта. До конца года планируется осуществить поставку еще порядка 1300 транспортных средств. «На смену маршруткам в городах начали выпускаться новые, комфортные большие автобусы, трамваи, троллейбусы в единой для каждого региона, узнаваемой стилистике», – подчеркнул Валентин Иванов.

Меры поддержки направлены, прежде всего, на снижение вредных выбросов, повышение удобства и привлекательности общественного транспорта для пассажиров, обеспечение доступности для маломобильных граждан.

Поддержка обновления транспорта продолжится в рамках нового национального проекта «Инфраструктура для жизни». Для выполнения поставленной Президентом России задачи по нормативному состоянию общественного транспорта предстоит обновить более 33 тысяч транспортных средств за счет разных

мер поддержки. Среди них – льготный лизинг АО «ГТЛК», прямые субсидии субъектам страны. Во всех мероприятиях будет предусмотрена федеральная поддержка на приобретение российских транспортных средств в базовой комплектации, обеспечивающих транспортное обслуживание на маршрутах в границах городов с населением свыше 50 тысяч человек.

В программе форума «Общественный транспорт 2024» особое внимание было уделено эффективному развитию водного транспорта, созданию современной инфраструктуры и системы управления в общественном транспорте, привлечению частных инвестиций в отрасль, мерам поддержки производителей подвижного состава, беспилотному пассажирскому транспорту, цифровой трансформации пассажирских перевозок.



Вячеслав Керов, Татьяна Горовая и Борис Лоран

Члены Общественного совета при Минтрансе России приняли активное участие в дискуссиях на всех площадках форума.

По материалам Минтранса России, gortransport.com, t.me/ets_russia

БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

15 октября в Екатеринбурге в рамках XI Международной специализированной выставки «Дорога 2024» состоялось расширенное совместное заседание Общественной палаты Российской Федерации, Общественного совета при Минтрансе России, Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве при участии Общественной палаты Свердловской области и Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области.

Заседание, темой которого стали итоги национального проекта «Безопасные качественные дороги» и будущее развитие автомобильных дорог, провел председатель Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве, генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» **Игорь Старыгин**.

С приветственным словом к участникам заседания обратились:

- **Роман Новиков**, руководитель Федерального дорожного агентства;
- **Владислав Гриб**, заместитель секретаря Общественной палаты Российской Федерации;

- **Сергей Тен**, первый заместитель председателя Комитета по вопросам собственности, земельным и имущественным отношениям Государственной Думы, федеральный координатор партийного проекта «Безопасные дороги» ВПП «Единая Россия»;
- **Татьяна Горовая**, председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок».

С докладами по темам выступили:

- **Игорь Костюченко**, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства, тема выступления: «*Об основных итогах реализации национального проекта «Безопасные*





▲ Илья Зотов и Сергей Агеев

◀ Игорь Старыгин, Роман Новиков и Сергей Тен

качественные дороги», о формировании нового национального проекта «Инфраструктура для жизни»;

- **Олег Понарьин**, заместитель начальника ГУОБДД МВД России, тема выступления: «Об основных итогах реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги»;

- **Александр Толкачев**, министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области; **Александр Левин**, председатель Общественной палаты Свердловской области; **Виталий Крупин**, председатель Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, тема выступлений: «Об общественной оценке итогов национального проекта «Безопасные качественные дороги» в Свердловской области»;

- **Сергей Фахретдинов**, заместитель председателя Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве, член Генерального совета Общероссийской общественной организации «Деловая Россия»; **Федор Николаев**, председатель совета директоров АО «Новосибирскавтодор», депутат Законодательного собрания Новосибирской области, тема выступлений: «Повышение безопасности дорожного движения – задача общая. Об инициативе Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве по запуску в дорожных организациях пилотного проекта по организации предрейсовых, предсменных медицинских осмотров водителей с приме-

нием цифровых технологий, в том числе в дистанционном формате, с обязательной видеофиксацией. Об эффективности и целесообразности контроля за состоянием водителей с применением современных технологий»;

- **Илья Зотов**, заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Общероссийского объединения пассажиров, тема выступления: «О рейтинге регионов по безопасности дорожного движения».

В заседании приняли участие члены Общественного совета при Минтрансе России:

- **Татьяна Горовая**, председатель Совета;
- **Борис Лоран**, первый заместитель председателя Совета, председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте;
- **Илья Зотов**, заместитель председателя Совета;
- **Сергей Агеев**, председатель Комиссии по вопросам развития грузовых перевозок;
- **Михаил Блинкин**, член Совета;
- **Сергей Бурого**, член Совета;
- **Алексей Кучмин**, председатель Комиссии по вопросам развития транспортной инфраструктуры;
- **Игорь Молчанов**, член Совета;
- **Сергей Соколов**, член Совета;
- **Вячеслав Керов**, руководитель аппарата Совета.

По материалам t.me/ets_russia
 Фото: Владислав Бурнашев /
 фотохост-агентство ТАСС

СТОЛИЧНЫЙ ОПЫТ

В конце октября в Москве на первом заседании Комитета по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту Союза транспортников России обсудили вопросы развития пассажирских перевозок.

Президент Союза транспортников России **Виталий Ефимов** отметил важность внедрения в отрасли современных технологий, привлечения молодых квалифицированных кадров и создания условий для их карьерного роста, а также предоставления сотрудникам социальных гарантий. Говоря об эффективной работе городского транспорта, он привел в пример опыт Москвы. Так, город закупает новую технику с помощью контрактов жизненного цикла (КЖЦ). Производители самостоятельно поддерживают исправность машин в течение всего срока действия контракта. Сегодня в парке Мосгортранса свыше 2,1 тысячи инновационных электробусов российского производства, которые будут обслуживаться по КЖЦ на протяжении 15 лет после передачи предприятию.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» **Николай Асаул** отметил растущую востребованность пассажирских перевозок в столице. «С начала года мы увеличили зарплату води-

телям на 31%, повысили стипендию на время их обучения. Благодаря этому смогли привлечь новые кадры», – рассказал он. Николай Асаул также поделился опытом перевода автобусных и электробусных парков на электронные путевые листы для водителей. Переход с бумаги на цифру значительно сокращает время выхода водителя на маршрут. Все данные загружаются в единую электронную систему с доступом Госавтоинспекции, Ространснадзора и Федеральной налоговой службы. Это позволяет вести строгий контроль за работой парков.

Генеральный директор АО «Государственная транспортная лизинговая компания» **Евгений Дитрих** предложил тиражировать положительный опыт Москвы на регионы. По его словам, некоторые из них, занимаясь развитием городского пассажирского транспорта, уже начали использовать столичные наработки в этой сфере.

По материалам t.me/PROtransportr





Лауреат XI Национальной премии за достижения
в области транспорта и транспортной инфраструктуры



ЛУЧШЕЕ РЕШЕНИЕ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



СЕРТИФИКАТ
№969



@analizator_ru

WWW.ANALIZATOR.RU

РЕКЛАМА

Цифровое депо «Верхнепышминский трамвай» — победитель премии «Формула движения» в номинации «Лучший общественно значимый проект в сфере транспорта»



**21 февраля
2024 года**
открыто
современное
трамвайное
депо

- **1,8 млрд руб.** объем инвестиций
- **90** рабочих мест
- **на 30%** сокращается время на обслуживание трамваев
- **в 2 раза** сокращается время маневрового передвижения трамваев
- **99,6%** — выход трамваев на линию
- **на 80%** вырос пассажиропоток на маршруте «Екатеринбург — Верхняя Пышма» в 2024 году



«ЦИФРОВОЕ ДЕПО» – НОВЫЙ ШАГ В РАЗВИТИИ ТРАМВАЯ

Инфраструктурный инвестор «Группа Мовиста» стал лауреатом XI Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения». Цифровое трамвайное депо «Верхнепышминский трамвай» победил в номинации «Лучший общественно значимый проект в сфере транспорта».

Награду Алексею Зотову, генеральному директору компании, вручали заместитель Министра транспорта Российской Федерации Константин Пашков и председатель жюри премии «Формула движения» Татьяна Гороява.

Первая в стране

Чем интересен данный проект и почему он был отмечен экспертным сообществом? «Верхнепышминский трамвай» – первая в стране межмуниципальная трамвайная линия, соединяющая Екатеринбург и Верхнюю Пышму. И это один из успешных примеров реализации комплексного решения в сфере городского электротранспорта. Здесь запущен полностью низковольтный трамвай отечественного производства «Львенок», построено и оснащено новейшими технологиями депо и 9-километровая трамвайная линия.

В этом году «Верхнепышминский трамвай» был представлен председателю Правительства РФ Михаилу Мишустину на международной промышленной выставке «Иннопром». Премьер-министр отметил, что общественный электротранспорт должен быть конкурентоспособен в современных условиях и что немаловажную роль в этом играют системы автоматизации, контроля и управления пассажирскими перевозками.

– Депо, построенное «Группой Мовиста» в Верхней Пышме, одно из немногих в России оборудовано единой системой централизации движения отечественного производства. Мы понимали, что, строя современную трамвайную сеть, нам нужно было что-то предпринять относительно интеллектуального управления движением. За основу автоматической системы управления движением был взят опыт проектов для метрополитена



и переложен на сферу городского трамвайного движения. Яркая иллюстрация эффективности работы цифрового депо – это процент выхода трамваев на линию. Он составляет 99,6%, – подчеркнул Алексей Зотов.

Развитие необходимо

Система автоматизации трамвайного движения в депо позволяет в 2 раза сократить время маневрового передвижения, в 3 раза – время проезда стрелочного перевода, постановки на отстой и выхода на линию подвижного состава, а также повысить уровень безопасности.

28 ноября депо «Верхнепышминского трамвая» посетил Борис Лоран, первый зампред Общественного совета при Минтрансе России. «Это самый достойный региональный проект, который, по моему мнению, должен тиражироваться в другие регионы», – подчеркнул он. Борис Лоран особо отметил важность дальнейшего развития проекта и продления ветки по территории города Верхняя Пышма.

Новую трамвайную линию оценили пассажиры и используют ее все активнее. За 10 месяцев работы в 2024 году «Верхнепышминский трамвай» перевез около 2 млн пассажиров.

«НЕВСКИЙ»: ТРАМВАЙ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Лауреат премии «Формула движения» трамвай 71-932 «Невский», созданный российской компанией «ПК Транспортные системы», начал перевозить пассажиров на уникальной линии метротрама в Волгограде. Это единственный город в России, где действует скоростная трамвайная система, совмещающая подземные и наземные участки. Ее особенности требуют особого подхода к подвижному составу, и «Невский» идеально вписался в эти условия благодаря передовым техническим решениям и продуманному дизайну.

Уникальной линии – уникальный транспорт

Метротрам Волгограда – единственная в стране скоростная трамвайная линия, которая работает по принципу легкорельсового транспорта. В 2012 году журнал Forbes поставил этот проект на четвертое место в списке 12 самых интересных трамвайных маршрутов мира. Часть остановок метротрама находится под землей, что делает его похожим на метро, но при этом сохранились и традиционные наземные трамвайные участки. Такая система идеально подходит для городов, где пассажиропоток требует более скоростного и вместительного транспорта, но строительство полноценного метрополитена слишком затратно.

На линии метротрама важно использовать современные и надежные вагоны, способные выдерживать высокую нагрузку. «Невский» отвечает всем требованиям и даже превосходит ожидания. Благодаря двустороннему движению и дверям с обеих сторон трамвай может работать в челночном режиме, что критично для участков, где нет разворотных колец. Эти особенности делают его универсальным для любых городских условий.

Технические и дизайнерские решения

Трамвай «Невский» состоит из трех секций и вмещает до 205 человек, а низкий пол обеспечивает удобный вход и выход для маломобиль-

ных граждан, родителей с колясками и пассажиров с велосипедами.

Особое внимание разработчики уделили внутреннему пространству. Просторный салон с панорамным остеклением создает ощущение полета, а усовершенствованная система климат-контроля гарантирует комфортную температуру в любое время года. Для пассажиров предусмотрены USB-розетки, мультимедийные комплексы с актуальной информацией о маршруте, а также подогреваемые зоны у дверей, которые предотвращают обледенение зимой.



Безопасность – еще одна ключевая характеристика «Невского». Так, трамваи, работающие в Волгограде, оборудованы системой АЛС-АРС – автоматической локомотивной сигнализацией с функцией контроля скорости. Эта система обязательна для всех новых вагонов метрополитена в России. Она отслеживает скорость движения и гарантирует, что путь свободен. При превышении допустимой скорости система автоматически задействует торможение, учитывая тормозной путь и скорость впереди идущего состава.

Также трамвай «Невский» может быть оснащен системой активной помощи водителю, которая на основе данных с камер и датчиков может анализировать дорожную ситуацию и автоматически реагировать на опасности. Если водитель не успеет среагировать на препятствие, трамвай самостоятельно применит экстренное торможение.

Дополнительно трамвай оборудован системой контроля состояния водителя, которая распознает признаки усталости или невнимательности: например если водитель закрыл глаза или отвлекся. При необходимости вагон может автоматически остановиться, чтобы предотвратить аварию.

Экологичность тоже на высоте: благодаря усовершенствованной системе рекуперации «Невский» снижает энергопотребление и делает эксплуатацию более эффективной. Это особенно актуально для метротрама, где высокая пропускная способность требует оптимального использования ресурсов. Комфорт, безопасность, инновации – все это делает «Невский» флагманом отечественного трамваестроения.

Признание профессионалов и планы на будущее

Трамвай «Невский» уже получил высокую оценку профессионального сообщества. В ноябре 2024 года он стал победителем XI Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула Движения» в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники».

Успех «Невского» не ограничивается Волгоградом. Трамвай данной модели успешно зареко-



мендовал себя в Санкт-Петербурге, где в марте 2023 года он был запущен в качестве шаттла от станции метро «Ладожская».

А в будущем году «Невский» начнет эксплуатироваться на линии «Славянка», тоже в Северной столице. Новый маршрут соединит станцию метро «Купчино» с поселком Шушары. Всего по контракту «ПК ТС» выпустит 22 вагона для линии «Славянка». Зимой планируются пусконаладочные работы, первые испытания и интеграция бортовых систем трамвая в автоматизированную систему управления движением линии.

Новое поколение трамваев: «Невский» и «Львенок»

По заказу Волгограда «ПК Транспортные системы» также собрала 50 односекционных трамваев модели 71-911ЕМ «Львенок». Вагоны оснащены специальной системой, позволяющей сцеплять два трамвая и управлять ими из одной кабины. Таким образом, трамваи имеют возможность работать по системе многих единиц (СМЕ). Решение идеально подходит для пиковых часов, когда пассажиропоток особенно велик.

Использование «Львят» на метротраме дополнит преимущества «Невского». Оба трамвая демонстрируют передовые технологии и инженерные решения, которые соответствуют современным стандартам и требованиям пассажиров.

Запуск трамваев на линии метротрама Волгограда – это значимое событие для города и всей транспортной отрасли России. Опыт «ПК Транспортные системы» подтверждает, что российские разработки способны конкурировать с мировыми лидерами и задавать новые стандарты в области общественного транспорта.

Фото: «ПК ТС», 2024.transweek.digital

РАВНЕНИЕ НА КОСТРОМУ

Костромская область одной из первых в стране изменила систему работы пассажирского транспорта. Чтобы представители других регионов воочию смогли убедиться в преимуществах местных новаций, 23 октября был проведен форум «Транспортная реформа: опыт Костромы».



По решению губернатора Костромской области Сергея Ситникова с 1 июля 2023 года в областном центре внедрена новая система перевозок: перевозчикам стали платить за соблюдение графика и обеспечение качества перевозок, а не за количество перевезенных пассажиров; полностью обновлен автопарк; введена технологичная и прозрачная система контроля за организацией перевозок.

«Проблемы, которые годами назревали в системе общественных перевозок, в определенный момент дошли до критической точки. Надо было принимать решение. Политическая воля руководства региона, нашего губернатора позволила нам выполнить эту работу. На сегодняшний день проблему пассажирских перевозок в городе мы сняли полностью. Сейчас стали видны реальные объемы перевозок. Мы перевозим порядка 45 миллионов человек в год. Хотя ранее частные перевозчики

сообщали о 17–20 миллионах пассажиров», – заявил заместитель губернатора Костромской области **Юрий Маков**.

Межрегиональный форум «Транспортная реформа: опыт Костромы» был проведен с целью создания единого экспертного сообщества в области транспорта для развития диалога, демонстрации достигнутых результатов и изучения новых возможностей в стремительно меняющемся транспортном секторе. В нем приняли участие более 100 представителей отрасли из Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Тулы, Луганской и Донецкой Народных Республик и других регионов. Принятые управленческие решения в Костромской области были признаны участниками форума высокоэффективными.

«Мы считаем, что администрация Костромской области – один из лидеров по проведению транспортных реформ. Совместное решение

позволило оснастить все транспортные средства валидаторами. Мы достигли существенных результатов: рост платежей по банковским картам вырос в 5,5 раза. В целом, уровень общественного транспорта Костромы – высокого класса: комфортабельные автобусы, понятная навигация, хорошая система оплаты проезда», – рассказал директор по развитию региональных проектов компании «СберТройка» **Эдуард Мурыков**.

«Очень интересно ознакомиться с опытом внедрения безналичной оплаты проезда в другом регионе. Наслышаны, что в Костромской области это произошло достаточно быстро и успешно. Была положительная реакция населения. Сегодня все посмотрели, как выстроена работа. Отдельно хочу отметить работу контрольных служб. Я бы сказал, что успех внедрения транспортной системы в Костроме – на 99% заслуга региональной власти. Это важное решение, что система перевозок поднята на областной уровень», – отметил генеральный директор Единого информационно-расчетного центра Тульской области **Александр Лапин**.

«Мы также готовимся к внедрению новой транспортной системы. Есть разные модели, но костромская – одна из тех, которая реально работает. Мы видим на дорогах реальный результат. Уже удалось оценить общественный транспорт. Очень комфортно, удобно. Отмечу стабильность расписания, качество подвижного состава, удобную для пассажиров интервальность. Все продумано и качественно», – подчеркнул замминистра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области **Евгений Тюрин**.



Юрий Маков

«Удивительно, как быстро и органично произошли изменения в работе транспорта Костромы! Да, еще предстоит много чего адаптировать, но очевидно, что никто не ожидал 98% выполнения расписания, больших и вместительных автобусов, комфортных условий оплаты и повышения безопасности проезда. Все эти вопросы и планы на будущее мы обсудили на стратегической сессии, в которой приняло участие более 100 представителей регионов и компаний, экспертов и перевозчиков. И хотя я не согласен с закрытием троллейбусного движения в городе, но в остальных моментах – много позитивных преобразований», – сказал заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Илья Зотов**.

«Я специально приехал ознакомиться с результатами проводимой в регионе реформы. И, честно скажу, я в восторге! Тому, что я сегодня увидел, я ставлю высочайшую оценку. Модель транспортного обслуживания была основана на опыте Тверской области, но в Костроме она дополнена, адаптирована под особенности города. Безопасность на транспорте выстроена очень эффективно. Обязательно будем ставить Кострому в пример другим регионам», – пообещал первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран**. Он отметил позицию и вклад в модернизацию транспортной системы региона губернатора области Сергея Ситникова.

По материалам пресс-службы администрации Костромской области, t.me/zotovmedia

Фото: t.me/sbertroikaforum

НА СВОЕЙ ЗЕМЛЕ

С 5 по 8 ноября в рамках деловой поездки в Луганскую Народную Республику, Донецкую Народную Республику, Запорожскую область, Херсонскую область и Республику Крым рабочая группа ФБУ «Росавтотранс» и представитель Общественного совета при Минтрансе России посетили пассажирские автотранспортные предприятия регионов.

В состав рабочей группы ФБУ «Росавтотранс» вошли заместитель генерального директора **Олег Киселев**, директор филиала в Южном федеральном округе **Игорь Высоцкий**, заместитель директора филиала в ЮФО **Игорь Ковалев**, начальник отдела пресс-службы, социальных коммуникаций и протокола **Юлия Толмачева**. Также в поездке принял участие первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» **Борис Лоран**.

Луганская Народная Республика

В Луганске состоялась встреча с и. о. министра инфраструктуры и транспорта ЛНР **Владимиром Евдохиным**, на которой обсуждались перспектива развития межрегионального сообщения ЛНР и актуальные вопросы, связанные с развитием наземного общественного транспорта в регионе.

В настоящее время в ЛНР не хватает водителей автобусов и ремонтных баз для проведения гарантийного и технического обслуживания автотранспортных средств, требуется разработка локальных нормативно-правовых актов, регулирующих процесс оказания услуг проезда пассажиров на наземном общественном транспорте.



В указанных направлениях ведется активная работа регионального профильного министерства при содействии ФБУ «Росавтотранс» и Минтранса России.

Участники рабочей встречи отметили, что в результате ввода в эксплуатацию нового подвижного состава в регионе запущены новые маршруты по социально значимым направлениям, по которым автобусное транспортное сообщение ранее отсутствовало.

По окончании обсуждения проделанной за текущий год совместной работы Борис Лоран за участие в развитии транспортного комплекса страны отметил представителей транспортной отрасли ЛНР почетными грамотами Общественного совета при Минтрансе России. Отдельная награда от Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» была вручена Луганскому региональному управлению автобусных станций.

Участники поездки посетили ПАТП «Луганскгортранс», Центральный автовокзал города Луганска, являющийся ключевым пассажирообразующим пунктом сети объектов транспортной инфраструктуры республики, и автовокзальный комплекс в составе транспортного пересадочного узла с железнодорожным вокзалом Луганска.

Автопарк предприятия «Луганскгортранс» составляет 240 транспортных средств, среди которых 180 автобусов были получены организацией-перевозчиком в рамках федеральных программ социально-экономического развития региона за период с 2022 по 2024 год.

Через автовокзалы проходят региональные, межрегиональные и международные автобусные маршруты. Обслуживание пассажиров организовано в зданиях, где есть все необхо-



димое для комфортного пребывания пассажиров согласно действующему законодательству РФ. В кассах вокзалов предлагается услуга по приобретению билетов на всю маршрутную сеть страны с использованием отечественного программного обеспечения. На территории одного из вокзалов организована экспозиция вражеской боевой техники, уничтоженной в ходе проведения специальной военной операции.

Донецкая Народная Республика

В ДНР рабочая группа посетила автотранспортные предприятия и остановочные пункты в Макеевке, Снежном и Шахтерске. На встречах с руководителями муниципальных ПАТП обсуждались такие темы, как реализация федеральной поддержки по поставкам подвижного состава общественного автотранспорта в регион, организация своевременного технического обслуживания поставленного подвижного состава, перспективы развития маршрутной сети в соответствии с актуальными потребностями пассажиров.

На сегодняшний день в рамках программ федеральной поддержки в ДНР поставлено более 300 новых автобусов различных классов вместимости, из них в Макеевку переданы 74 автобуса, в Снежное – 12, Шахтерск получил 37 единиц транспортной техники. В этих муниципалитетах новый подвижной состав введен в эксплуатацию почти в полном объеме, что



позволило не только улучшить качество и безопасность работы действующих маршрутов, но и возобновить оказание услуг проезда гражданам по ряду социально значимых маршрутов пассажирских автоперевозок.

В Донецке было проведено рабочее совещание, в котором приняли участие и. о. замминистра транспорта ДНР **Александр Бондаренко**, представители регионального Ространснадзора и «Автовокзалов Донбасса» ГК «ДОНТЕХ». Участники совещания подняли вопросы реализации ряда локальных нормативно-правовых актов, в частности, касающихся регистрации в реестре и организации работы маршрутов и остановочных пунктов межрегионального транспортного сообщения.

Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» наградила грамотой начальника отдела автоматизированных систем управления Филиала № 3 «Автовокзалы Донбасса» ГК «ДОНТЕХ» **Марину Бабову**, которая внесла неоценимый вклад во внедрение программного обеспечения «Системы автоматизации пассажирских перевозок».

Запорожская область

В Мелитополе состоялась рабочая встреча, посвященная развитию автобусных пассажирских перевозок на территории Запорожской области. В ней приняли участие и. о. министра транспорта Запорожской области **Алена Денисенко**, начальник территориального отдела по Запорожской и Херсонской областям МТУ по ЮФО Ространснадзора **Алексей Кучаров**, представители автотранспортных предприятий.

В ходе рабочей встречи обсуждались вопросы эксплуатации в Запорожской области техники, поставленной в рамках программ федеральной поддержки и обеспечения пассажирских перевозок на муниципальных и межмуниципальных маршрутах региона. С этой целью участники встречи посетили автотранспортное предприятие города Мелитополя и ознакомились с процессом транспортной работы, в том числе с учетом закрепленных за предприятием новых автотранспортных средств, организацией технического и сервисного обслуживания.

В настоящее время 9 муниципальных, 23 межмуниципальных и 2 межрегиональных маршрута

Общественный транспорт



на территории Запорожской области обслуживают 96 автобусов, поставленных в рамках мер федеральной поддержки. Еще 7 единиц пассажирской техники задействованы в перевозке по заказу групп детей, организатором которой выступает Министерство образования и науки Запорожской области. В планах региональных властей – уже в 2025 году вывести на линию оставшиеся 266 автобусов, принятых регионом. Это позволит покрыть 63% территории Запорожской области маршрутной сетью регулярных пассажирских перевозок.

Херсонская область

Члены рабочей группы ФБУ «Росавтотранс» Борис Лоран и Алексей Кучаров встретились с заместителем министра транспорта и развития транспортной инфраструктуры Херсонской области **Анатолием Терещенко**.

Участники встречи отметили, что в регионе имеется необходимость проработки вопросов установления новых маршрутов через действующие остановочные пункты при условии обеспечения соблюдения расписания установленных маршрутов. Всего в Херсонскую область поставлено 184 единицы подвижного состава, из них в эксплуатацию введен 41 автобус для выполнения рейсов по 29 регулярным муниципальным и межмуниципальным маршрутам пассажирских перевозок.



Кроме того, в настоящий момент Херсонской областью ведется разработка локальной нормативно-правовой базы, регулирующей организацию процесса оказания услуг проезда на наземном общественном транспорте в соответствии с новым законодательством. Наблюдается положительная динамика формирования документов региональных стандартов и планирования в сфере оказания услуг регулярных пассажирских перевозок.

Борис Лоран, как президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», провел переговоры с руководителями объектов транспортной инфраструктуры межмуниципальных и межрегиональных автобусных перевозок четырех новых регионов РФ о более плотном сотрудничестве, взаимодействии, развитии маршрутной сети и вступлении в Ассоциацию «РАВС».

Республика Крым

Также участники деловой поездки по приглашению руководства ГУП РК «Крымтроллейбус» посетили праздничное мероприятие, приуроченное к 65-летию предприятия.



Они отметили, что в настоящий момент для работы на рейсы выходят новые, современно оборудованные троллейбусы с комфортным салоном, который оснащен кондиционером и даже телевизором. Приятным дополнением к поездке являются великолепный вид из окна и финансовая доступность проезда для пассажиров. Кроме того, этот вид транспорта является экологически чистым.

В мероприятии приняли участие представители Общественного совета при Министерстве транспорта Республики Крым, Государственного Совета Республики Крым и администрации города Симферополя.

Помогаем городам двигаться!

Парковочное решение – как основа развития городской мобильности.

Лауреат в XI Национальной премии за достижение в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения» с проектом по комплексному развитию парковочного пространства в городе Суздаль



На
10-15%

повышает среднюю скорость движения

До
90%

уменьшает время поиска места парковки



На
5-10%

стимулирует экономический рост за счет повышения мобильности

От
10-30%

повышает количество свободных мест



ЭФФЕКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА – НОВЫЙ УРОВЕНЬ КАЧЕСТВА УСЛУГ

Обновление подвижного состава, реформатирование системы пассажирских перевозок, внедрение цифровых решений на транспорте, интеграция в правовое поле РФ, кадровые инновации для реанимации отрасли – вопросы, которые в течение 2024 года оставались в зоне приоритетного внимания регионального Минтранса ДНР. О результатах внедренных решений – далее подробнее...

Процессы трансформации существовавшей в регионе системы работы транспортной отрасли в ДНР активно были запущены еще в 2023 году. К этому моменту в сфере пассажирских перевозок назрел целый ряд проблемных вопросов. Требовались инновационные решения. Ситуацию осложняла острая фаза СВО и консервативность существовавших многие годы подходов в отрасли.

С чего начинали

«Чтобы создать основу стабильной работы пассажирского транспорта, мы начали восстанавливать муниципальные транспортные предприятия. В ряде муниципалитетов, таких как Торез,

Волноваха, Мариуполь, Шахтерск, Дебальцево, Ясиноватая, новые предприятия были созданы практически с нуля. Приоритетной целью ставили – возобновить и обеспечить стабильную работу ряда социальных маршрутов, от обслуживания которых отказывались частные перевозчики. В результате на сегодняшний день это дало нам увеличение количества маршрутов и восстановление транспортного сообщения, особенно с отдаленными населенными пунктами.

Межмуниципальные маршруты реанимировали ресурсами ГУП ДНР «Донбасская транспортная компания», подведомственной Минтрансу», – рассказал замминистра транспорта ДНР Александр Бондаренко.

На сегодняшний день в ДНР функционирует 357 муниципальных, 88 межмуниципальных и 447 межрегиональных маршрутов.

Работу муниципальных и межмуниципальных маршрутов обеспечивают 14 муниципальных транспортных унитарных предприятий и 1 государственное унитарное предприятие. В целях увеличения транспортной доступности отдаленных районов Республики и повышения эффективности использования поставляемого нового подвижного состава Минтрансом ДНР ведется работа по организации социально значимых муниципальных и межмуниципальных маршрутов силами транспортных предприятий. На текущий день МУП осуществляется обслуживание по 112 регулярным муниципальным и межмуниципальным маршрутам, выпуск составляет 214 новых автобусов.

Силами «Донбасской транспортной компании» возобновлено обслуживание 6 социально значимых межмуниципальных маршрутов.

«Благодаря федеральным программам ДНР в 2023–2024 годах получила более 300 единиц нового подвижного состава различного класса вместимости.

Благодаря поставкам нового подвижного состава в регион удалось серьезно улучшить и показатели санитарно-технического состояния транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки. Так, если в 2023 году доля нарушений санитарного или технического состояния салонов транспортных средств составляла 30%, то в ноябре 2024 года данный показатель снизился до 6%. Что касается водителей – а это основной и самый важный ресурс, который обеспечивает стабильную и бесперебойную работу общественного транспорта, – то на сегодня в регионе проблема дефицита кадров фактически снята.

Какие шаги были предприняты для восполнения дефицита водительских кадров?

Одной из важных задач, стоящих перед региональным Министерством транспорта, является решение вопроса насыщения квалифицированными водительскими кадрами рынка транспортных услуг республики, в том числе с учетом поступившего в регион нового подвижного состава. С целью реализации данной задачи Минтрансом в 2023 году были запущены курсы по бесплатному обучению водителей автобусов, а на муниципальных транспортных предприятиях открыт дополнительный набор водителей. За период с июня 2023 года по сентябрь 2024 года прошли обучение в РУТТЦ 94 человека водителей категории D. По итогам комплекса проведенных мероприятий по состоянию на ноябрь 2024 года в транспортные муниципальные предприятия Донецкой Народной Республики трудоустроено 290 водителей категории D. Также ведется работа по постоянному увеличению заработной платы водителей общественного транспорта. В регионе была запущена программа по субсидированию выплат муниципальным предприятиям. Это позволило не только сохранить существующий водительский состав, но и привлечь новые, в том числе молодые, кадры на предприятия.

Об интеграции транспортного законодательства в единое правовое поле страны

Что касается интеграционных процессов в правовом поле, то на сегодня в сфере транспорта регион полностью работает в соответствии с законодательством Российской Федерации.

«Мы перешли на соответствие ФЗ 220, также у нас РЗ 9, в который на сегодня внесены



все изменения в соответствии с федеральным законом. Таким образом, все нормативные документы в этой части в регионе внедрены. Это позволяет контролировать перевозчиков, а перевозчикам выполнять требования как безопасности перевозок, так и повышения комфорта пассажирских перевозок», – сообщил Александр Бондаренко.

Что еще удалось реализовать в 2024-м

В текущем году в Республике был официально создан региональный Реестр межмуниципальных маршрутов. Это позволило сделать следующий шаг – в рамках работы по приведению процесса организации пассажирских перевозок в регионе в соответствие с законодательством Российской Федерации Министерством транспорта ДНР в текущем году было начато проведение **открытых конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок в межмуниципальном сообщении.**

В 2024 году по итогам конкурса победителями стали 15 перевозчиков по 33 межмуниципальным маршрутам. Работа по проведению открытых конкурсов будет продолжена в 2025 году.

Цифровые решения на транспорте

«Не стоим на месте – развиваем и внедряем цифровые решения, такие как безличная автоматизированная система оплаты проезда, диспетчеризация, которая позволяет нам гибко реагировать на изменяющийся спрос пассажиров по дополнительным автобусам и дополнительным маршрутам».

Эта работа начиналась практически с нуля. На сегодня в транспортной отрасли ДНР пассажирам уже доступны некоторые виды цифрового сервиса, в частности автоматизированная система оплаты проезда.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЛУГАНСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКЕ

С момента принятия Луганской Народной Республики в состав Российской Федерации началась активная работа по восстановлению транспортной отрасли, развитию сферы регулярных пассажирских перевозок.

Совместно с органами местного самоуправления Министерством инфраструктуры и транспорта Республики (далее – Минтранс ЛНР) проведен анализ существующей маршрутной сети по видам сообщения, желаний жителей в обеспечении перевозок на конкретных направлениях, состояния имеющегося подвижного состава, технических и кадровых возможностей действующих перевозчиков.

По результатам мониторинга определена потребность территорий в обновлении и пополнении автобусного парка, приведении его в нормативное состояние. Полученные данные учтены при подготовке и утверждении соответствующих государственных программ.

В период с 2022 по 2024 гг. в республику поступило 626 новых автобусов, закупленных за счет средств федерального бюджета, в том числе: 315 транспортных средств в 2022 году – в рамках реализации специального инфраструктурного проекта; 95 автобусов в 2023 году и 216 в 2024 году – по программе социально-экономического развития. Все транспортные средства

переданы государственным и муниципальным предприятиям пассажирского транспорта.

В результате количество подвижного состава в рамках нормативного срока эксплуатации в декабре 2024 года доведено (в среднем) до 31,3%.

Ввод в эксплуатацию и выпуск на линию полученных автобусов позволил осуществлять развитие пассажирских перевозок и повысить качество транспортных услуг, в том числе на освобожденных территориях.

В частности, открыты новые межмуниципальные автобусные маршруты междугородного сообщения: Луганск – Лисичанск, Северодонецк – Лисичанск, Рубежное – Северодонецк, Кременная – Старобельск, Северодонецк – Новопсков (ч/з Старобельск), Первозвановка – Лутугино – Луганск, Меловое – Старобельск, Сватово – Старобельск, Александровка – Станица Луганская – Луганск, Красный Луч – Штеровка. Восстановлено движение на маршруте Энгельсово – Семейкино – Луганск.



Увеличено количество рейсов на маршрутах Луганск – Свердловск, Антрацит – Красный Луч – Луганск, Луганск – Старобельск, Луганск – Красный Луч, Луганск – Сватово, Луганск – Меловое, ст. Ольховая – Луганск.

Соответствующие возможности для развития пассажирских перевозок получили и муниципальные образования республики (города, районы).

Осуществляется интеграция региона в транспортную систему Российской Федерации.

Постановлением Правительства ЛНР от 05.04.2024 № 79/24 утвержден перечень остановочных пунктов на территории Луганской Народной Республики, которые допускается использовать при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам.

Налажено регулярное пассажирское сообщение с другими регионами России: Москва, Санкт-Петербург, Ростовская область, Белгород, Волгоград, Воронеж, Краснодарский край, Республика Крым и др.

На автостанциях осуществляется текущая и предварительная продажа билетов, в том числе с использованием электронных сервисов и интернет-ресурсов.

Параллельно с производственно-технологическими процессами в республике проводится работа по интеграции транспортного законодательства в единое правовое поле страны. На основании федерального законодательства принят Закон Луганской Народной Республики от 01.03.2024 № 48-1 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Луганской Народной Республике». В установленном порядке разрабатываются необходимые нормативные правовые акты.

В настоящее время Минтранс ЛНР осуществляются оформление и выдача пассажирским перевозчикам маршрутных документов установленного образца (свидетельство об осуществлении регулярных перевозок, карта маршрута регулярных перевозок, расписание движения



автобусов). В дальнейшем планируются организация и проведение открытых конкурсов на право осуществления регулярных перевозок пассажиров по межмуниципальным маршрутам.

На 2025 год программой социально-экономического развития предусмотрено дополнительное выделение средств из Федерального бюджета на приобретение 141 пассажирских автобуса для обслуживания автобусных маршрутов регулярных перевозок.

Планируется дополнительное открытие межмуниципальных маршрутов по ряду направлений, в том числе Антрацит – Стаханов – Лисичанск, Урало-Кавказ – Краснодон – Луганск, Беловодск – Луганск (через Евсуг), Троицкое – Луганск и др. Эта работа увязана с этапами восстановления и ремонта автомобильных дорог на соответствующих территориях и обеспечением безопасности пассажирских перевозок в условиях военного положения.

Также проводится работа по оснащению новых автобусов системами для безналичной оплаты проезда, учета пассажиропотока, видеонаблюдения салона.

Необходимо отметить, что наряду с положительными тенденциями в сфере обеспечения регулярных перевозок пассажиров существует ряд негативных факторов и проблем, сдерживающих развитие общественного транспорта в регионе. В первую очередь это связано с дефицитом водительского состава (категории D) и технических специалистов (механиков, слесарей и пр.).

Решение этих вопросов (повышение рентабельности перевозок и престижности профильных профессий) на данный момент является первоочередным направлением работы Правительства Луганской Народной Республики и Минтранса ЛНР.

СОЗДАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЕРЕВОЗЧИКА В УСЛОВИЯХ ВОЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ. ОПЫТ ХЕРСОНСКОЙ ОБЛАСТИ

Организация стабильной работы общественного транспорта в условиях военного положения является непростой задачей. Опыт Херсонской области показывает, что при правильной постановке задач и выборе приоритетов транспортная система новых регионов уже сегодня может полноценно функционировать в составе транспортной системы Российской Федерации.



Александр Балышев,
Министр транспорта
и развития
транспортной
инфраструктуры
Херсонской области

С самого начала Губернатор Херсонской области Владимир Васильевич Сальдо поставил перед Министерством транспорта и развития транспортной инфраструктуры Херсонской области задачу сделать пассажирские перевозки безопасными, комфортными и предсказуемыми.

Первое, с чего мы начали, это создание команды единомышленников, работников министерства и подведомственных организаций, ориентированных на практически круглосуточную ежедневную работу по решению поставленных задач. Следующей вехой нашей работы стало полное приведение нормативной правовой базы по организации пассажирских перевозок на территории Херсонской области к требованиям законодательства Российской Федерации.

Одной из основных проблем стало полное отсутствие перевозчиков, соответствующих требованиям законодательства Российской Федерации.

Автобусный парк на 2023 год составлял порядка 30 единиц возрастом более 20 лет.

Для решения данного вопроса по указу Губернатора в конце 2023 года создан государственный перевозчик Херсонской области ГКУ «Херсонавтотранссервис». По причине того, что практически вся инфраструктура автобусных перевозок находилась на правом берегу реки Днепр, в городе Херсон, нам пришлось провести значительную работу по подбору и закреплению за государственным перевозчиком бывших баз, ранее использовавшихся как производственные площадки, не связанные с пассажирскими перевозками.

В декабре 2023 года в рамках Программы социально-экономического развития Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.04.2023 № 1019-р на 2026-2028 годы с прогнозом





до 2030 года, в 2023 году в Херсонскую область поставлено 184 ед. новых автобусов, в том числе по линии Министерства транспорта Российской Федерации 102 ед. и 82 ед. по линии Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

При формировании новой маршрутной сети мы учли требования Социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 года № НА-19-р, провели работу с главами муниципальных округов, проработали и обеспечили все виды корреспонденций. Уже в апреле 2024 года первые автобусы ГКУ «Херсонавтотранссервис» вышли на линии, а в настоящее время государственный перевозчик обслуживает уже 31 автобусный маршрут, большинство из которых ранее просто не существовало.

Для удобства пассажиров нами внедрена система безналичной оплаты проезда при помощи банковских и транспортных карт, такой способ оплаты значительно выгоднее, чем при оплате наличными. Уже в 2025 году мы планируем расширить возможности данной системы: внедрить общегражданские, студенческие и школьные проездные билеты.

Ведется работа по расширению инфраструктуры государственного перевозчика: если на начало 2024 года в ведении ГКУ «Херсонавтотранссервис» была одна производственная площадка, то на конец 2024 года таких площадок уже пять.

Что касается развития межрегиональных перевозок, то на 2024 год из 17 действующих автостанций 11 уже внесены в реестр остановочных пунктов по межрегиональным и международным маршрутам регулярных перевозок, открыты и функционируют 19 межрегиональных маршрутов, связывающих Херсонскую область с другими субъектами Российской Федерации.

В декабре 2024 года мы ожидаем дополнительную поставку 38 автобусов, что позволит расширить маршрутную сеть для сельских территорий.

Хочется особо подчеркнуть, что Херсонской области оказывается огромная поддержка со стороны Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Мы не только получаем методическую помощь, но и регулярно проводим очные совещания на территории Херсонской области. Благодарю коллег за совместно проделанную работу и помощь в развитии транспортного комплекса Херсонской области!

УГРОЗА БЕЗОПАСНОСТИ

В настоящее время в Астраханской области сложилась критическая ситуация в сфере пассажирских перевозок по межрегиональным автобусным маршрутам регулярного сообщения. В 2024 году службой безопасности ООО «АстраханьПассажирСервис» (далее – Общество) был зафиксирован 201 факт нарушений законодательства Российской Федерации в сфере пассажирских перевозок, о чем было проинформировано для принятия соответствующих мер МТУ Ространснадзора по ЮФО в Астраханской области (далее – Ространснадзор).



Андрей Зырянов,
генеральный директор
ООО «Астрахань-
ПассажирСервис»

Перевозчики не соблюдают требования, установленные Федеральным законом от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также Федеральным законом от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», отправления рейсов происходят не от объекта транспортной инфраструктуры.

Наибольшее количество нарушений совершается по трем направлениям:

- **Кавказское направление.** Массовые нелегальные перевозки пассажиров и багажа от прилегающей территории железнодорожного вокзала города Астрахани по маршрутам Астрахань – Махачкала, Астрахань – Дербент, Астрахань – Кизляр, Астрахань – Хасавюрт, Астрахань – Грозный, Астрахань – Гудермес. Нелегальные перевозчики ИП Казиев М.А.,

ООО «Сафар», ООО «РДР», ИП Савичев Е.А. используют автобусы малого и среднего классов, микроавтобусы и семиместные минивэны, на которых осуществляют перевозки пассажиров и грузов.

- **Черноморское направление.** Массовые нелегальные перевозки пассажиров и багажа туристическими агентствами по договорам фрахтования на маршрутах Астрахань – Краснодар, Астрахань – Новороссийск, Астрахань – Сочи. Нелегальные перевозчики ООО «Республика Туризм», ООО «Южный Берег», ИП Калинина Н.М., ООО «Турландия», ООО «Море-Горы», ИП Блинов В. Б. используют автобусы среднего и большего класса, на которых осуществляют перевозки пассажиров, багажа.

- **Московское направление.** Нелегальные перевозки пассажиров и багажа по маршруту Астрахань – Москва. Нелегальные перевозчики ИП Шинкорчук В.А. и ИП Щербаков Д.Д. используют в качестве транспортных средств автобусы малого класса, на которых осуществляют перевозки пассажиров, багажа.

Направления, обслуживаемые нелегальными перевозчиками, дублируют межрегиональные маршруты регулярных перевозок, оформленные в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации.

Информацию об осуществлении перевозок пассажиров и багажа нелегальные перевозчики размещают посредством сети Интернет через приложение WhatsApp, а также на сайтах

unitiki.com, www.blablacar.ru, www.onetwotrip.com, bus.ufs-online.ru.

Посадка в транспортные средства осуществляется вне территории объекта транспортной инфраструктуры, без проведения досмотра пассажиров и багажа, учет персональных данных о пассажирах и экипажах транспортных средств и их передача в автоматизированные централизованные базы полностью отсутствует. Транспортные средства отправляются на регулярной основе зачастую без соответствующих документов (свидетельств и карт маршрутов), деятельность осуществляется без специального разрешения (лицензии), без государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя либо юридического лица.

Несмотря на принимаемые меры со стороны сотрудников Ространснадзора, ситуация в регионе по вышеуказанным направлениям не меняется. Письма, направленные Обществом в адрес Ространснадзора с указанием конкретных нарушений и фотофиксацией, рассматриваются формально, ответы однотипные, хотя нелегальные перевозчики осуществляют свою незаконную деятельность по дублирующим маршрутам за территорией автовокзала по расписанию. Информация о местах отправок, перевозчиках, транспортных средствах и стоимости проезда размещена в свободном доступе на сайтах unitiki.com, www.blablacar.ru, www.onetwotrip.com, bus.ufs-online.ru, однако мониторинг сети Интернет с последующим привлечением нарушителей к ответственности сотрудниками Ространснадзора не осуществляется.

Также хочется отметить, что с 15 августа 2023 года вступил в силу Федеральный закон от 04.08.2023 г. № 425-ФЗ, изменяющий положения ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ. Так, за нарушения, предусмотренные ч. 4 ст. 11.33 КоАП РФ, предусмотрена такая мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, как задержание транспортного средства. Данная мера сотрудниками Ространснадзора практически не применяется.

Распространение информации об осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу на условиях, предусматривающих предоставление права проезда в транспортном средстве за плату неопределенному кругу лиц, а также

размещение информации на сайтах является прямым нарушением ч. 4 ст. 27 Федерального закона от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», за что предусмотрена административная ответственность по ч. 3 ст. 11.14.2 КоАП РФ.

Кроме того, имеются основания полагать, что нелегальные перевозчики в нарушение налогового законодательства уклоняются от налогов путем осуществления бизнес-процессов в теневом секторе экономики, расчеты при этом производятся посредством наличных денежных средств. Суммы дохода у индивидуальных предпринимателей являются существенными (многомиллионными), в основном за счет наличных денежных средств, получаемых от пассажиров, которые нигде не учитываются, налоги по ним не уплачиваются.

По всем выявленным фактам нарушений законодательства Российской Федерации в сфере организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом Обществом в 2024 году были подготовлены и направлены письма в соответствующие компетентные органы, а именно:

- в УМВД России по Астраханской области – 14 писем;
- в УГИБДД УМВД России по Астраханской области – 9 писем;
- в МТУ Ространснадзора по ЮФО в Астраханской области – 201 письмо;
- в Роскомнадзор – 1 письмо;
- в УФНС России по Астраханской области – 3 письма;
- интернет-провайдерам – 6 писем.

Факты бесконтрольного перемещения граждан по межрегиональным автобусным маршрутам создают благоприятную среду для незаконного оборота оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и других предметов, запрещенных в гражданском обороте, а также значительно повышают вероятность совершения диверсионно-террористических актов. Особенно важно учесть тот факт, что Астраханская область расположена в Южном федеральном округе, на границе которого в настоящее время проходит специальная военная операция, что может привести к угрозе безопасности региона и в целом Российской Федерации.

ФОРМИРОВАНИЕ СЕТИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ: ПРИНЦИПЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Важность автобусных перевозок между регионами Российской Федерации сложно переоценить, так как они являются самым доступным по стоимости способом передвижения жителей. Но особую актуальность они приобрели в последние несколько лет для жителей Юга страны в условиях ограничения авиационного сообщения.



Алена Беликова,
директор
ООО «Центральный
автовокзал»
(Ростов-на-Дону)

Одними из ключевых факторов привлекательности маршрута и формирования устойчивого пассажиропотока являются:

- **Время отправления и прибытия.** Для каждого вновь открываемого маршрута можно выделить преобладающую цель поездки пассажира. В укрупненной типизации она делится на туристическую и деловую. Если первая чаще всего подразумевает привязку комфортного прибытия ко времени заселения в отель, то есть в середине дня, а погрешность в несколько часов не принципиальна, то вторая диктует безусловный приоритет раннего прибытия, причем в период с 6 до 8 часов утра.
- **Стоимость поездки.** Сегодня межрегиональные автобусные маршруты работают по нерегулируемому тарифу, то есть стоимость устанавливает компания-перевозчик. На сегодняшний день самым гибким, но наименее используемым инструментом тарификации на автомобильном транспорте является динамическое ценообра-

зование. В упрощенном варианте эта система подразумевает зависимость стоимости билета от величины спроса и даты покупки. Подобные механики позволяют компаниям-перевозчикам регулировать и прогнозировать загрузку подвижного состава, а для пассажиров делают более привлекательным раннее бронирование и использование дистанционных сервисов.

- **Время в пути.** При разработке маршрута компании-перевозчики часто пытаются включить в него множество транзитных остановок, обладающих потенциальным пассажиропотоком. Однако стоит учитывать тот факт, что каждая дополнительная увеличивает время в пути для пассажира на 40 минут и более. В ряде случаев именно минимальное время в пути является основным конкурентным преимуществом, особенно для деловых поездок. Так, например, если сравнивать фактическую длительность поездки автомобильным и железнодорожным транспортом из Ростовской области в Москву, то для маршрутов типа «экспресс» автобус оказывается на несколько часов быстрее, что приобрело наибольшую важность в условиях ограничения авиасообщения. Таким образом, можно говорить о прямой корреляции упомянутой цели поездки и логики формирования маршрута, а их несоответствие делает маршрут коммерчески непривлекательным.
- **Качество подвижного состава.** В текущих экономических условиях, а также с учетом ограниченности внутреннего рынка автобусов туристического класса обновление подвижного

состава сильно осложнено. Конечно, «возраст» автобуса – не первоочередной фактор, определяющий его комфортность. Здесь многое зависит от комплектации и производителя, а текущее состояние обусловлено качеством производства и уровнем содержания. Однако внешний вид и предлагаемые дополнительные опции при прочих равных условиях становятся решающими для пассажира в процессе выбора маршрута. Стоит учитывать, что важность качества подвижного состава растет с увеличением дальности поездки.

- **Стабильность работы.** Обычно после начала обслуживания нового маршрута он не обеспечивается высокой загрузкой с первых дней и фактически является убыточным. В этот момент ряд компаний-перевозчиков, не обладающих достаточными ресурсами для поддержания деятельности в подобных условиях, приостанавливает обслуживание. Подобная тактика, при условии привлекательности для пассажира вышеперечисленных факторов, в долгосрочной перспективе является неэффективной, так как регулярная отмена рейсов не только негативно настраивает пользователей к компании, но и заставляет их искать альтернативные варианты. Таким образом, даже при восстановлении движения по маршруту вероятность достижения его экономической эффективности снижается в несколько раз.

Все это работает, если нет перенасыщенности рынка, а объем спроса соответствует предложению. Все принципы эффективности построены на маркетинговом анализе, то есть логика формирования маршрутной сети ориентирована, в первую очередь, на потребности пассажира, должна быть адаптивной и быстро реагировать на текущую ситуацию. Именно таким образом выстраивает свою работу областной автовокзал «Центральный» в Ростове-на-Дону.

Порядок установления межрегиональных маршрутов, определенный Федеральным законом от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», во многом ограничивает возможности использования механизмов рыноч-



ной конкуренции для компаний-перевозчиков. Большое количество недействующих маршрутов, высокая задублированность, отсутствие альтернативных путей движения между двумя точками, необходимость согласования с компаниями-конкурентами приводят к монополизации востребованных направлений не по принципу качества обслуживания, а по принципу скорости подачи заявления.

Сегодня при установлении маршрута важно учитывать наличие у компании-перевозчика соответствующего подвижного состава, необходимого для обслуживания маршрута, опыт его безаварийной работы, а также заменить согласование с объектами транспортной инфраструктуры обязательным приложением предварительно заключенного договора по аналогии с порядком установления международных маршрутов. Кроме того, для обеспечения должного уровня сервиса включаемые в межрегиональный маршрут остановочные пункты должны не только состоять в соответствующем реестре, но и обеспечивать комфортность и безопасность поездки. Для этого необходимо внесение изменений в ч. 13 ст. 4 Федерального закона № 220-ФЗ, чтобы закрепить обязанность всех субъектов Российской Федерации устанавливать перечень остановочных пунктов, которые разрешается использовать в качестве начальных остановочных пунктов и (или) конечных остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок в зависимости от направления регулярных перевозок и пути подъезда к данным остановочным пунктам. Более того, включение в данный перечень остановочных пунктов, не относящихся к автовокзалам или автостанциям, может допускаться только в случае отсутствия в муниципальном образовании подобных объектов.

ВАЖНЫЙ ШАГ НА ПУТИ К РАЗВИТИЮ ГОРОДОВ

В ноябре 2024 года проект по комплексному развитию парковочного пространства в городе Суздаль, одном из исторических центров Золотого кольца России, стал лауреатом в XI Национальной премии за достижение в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения», заняв достойное второе место в номинации «Лучшее решение в области цифровизации транспорта».

Этот успех стал не только признанием эффективного подхода к решению одной из актуальных проблем транспортной инфраструктуры, но и сигналом о готовности масштабировать проект на другие города Золотого кольца.

Золотое кольцо России – это уникальный туристический маршрут, объединяющий города с богатым историческим и культурным наследием. Ежегодно города Золотого кольца привлекают миллионы туристов, но растущий поток автотранспорта создает серьезные проблемы для инфраструктуры городов. В условиях ограниченного пространства исторических центров и увеличивающегося числа автомобилей формирование единого парковочного пространства становится ключевой задачей для сохранения туристической привлекательности и обеспечения удобства как для гостей, так и для местных жителей.

2024 год показал увеличение туристического потока в городах Золотого кольца, в среднем, на 40%, к 2035 году прогнозируемое число поездок по Золотому кольцу составит 30 миллионов в год, что является одной пятой доли туристического потока всей страны.

Формирование единого парковочного пространства на территории Золотого кольца России – концепция, которая помогает не только сохранить уникальное культурное наследие России, но и создает условия для экономического роста, повышая туристическую и инвестиционную привлекательность региона.



Максим Исаев, директор по развитию транспортных проектов СберИнтегро, руководитель рабочей группы по вопросам цифровой трансформации отрасли Общественного совета при Министерстве транспорта РФ

Татьяна Горовая, председатель Общественного совета при Минтрансе России

Таким образом, это может стать важным шагом на пути к устойчивому и гармоничному развитию российских городов.

Формирование единого парковочного пространства в городах Золотого кольца России не только решает местные транспортные задачи, но и вносит значительный вклад в решение задач Национальных проектов России:

«**Безопасные качественные дороги**» – единое парковочное пространство помогает улучшить транспортную ситуацию в городах Золотого кольца, снижая количество заторов и минимизируя хаотичную парковку, что непосредственно влияет на безопасность дорожного движения.

«**Туризм и индустрия гостеприимства**» – удобная парковка стимулирует рост числа туристов, особенно тех, кто путешествует на автомобилях. Это способствует, в том числе, развитию местного бизнеса.

«**Экология**» – формирование единого парковочного пространства способствует снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и культурное наследие городов Золотого кольца. Интеграция парковки с общественным транспортом позволяет сократить объем автомобильного трафика в центре городов.

«**Цифровая экономика**» – современные парковочные решения невозможно представить без цифровых технологий. В рамках единого парковочного пространства внедрение инноваций играет ключевую роль.

Формирование единого парковочного пространства в Золотом кольце России напрямую способствует достижению ключевых целей национальных проектов.

Для регионов – повышение туристической привлекательности, устойчивое развитие го-

родской инфраструктуры и рост поступлений в бюджеты.

Для жителей – улучшение качества жизни за счет снижения транспортной загруженности и экологической нагрузки.

Для туристов – удобство, безопасность и комфорт при посещении городов с богатым историческим наследием.



Константин Уфимцев,
*и.о. генерального
директора СберИнтегро
(ООО «Цифровые
решения регионов»)*

Проект, реализованный в Суздале, показал, что даже в условиях ограниченного пространства и высокого туристического потока можно создать комфортную и эффективную парковочную систему. Масштабирование этого опыта на всю территорию Золотого кольца России не только решит проблемы транспортной инфраструктуры, но и повысит привлекательность для туристов.

Единое парковочное пространство станет важным шагом на пути к устойчивому развитию городов Золотого кольца, сохраняя их историческую уникальность и обеспечивая современное качество жизни.



ДИСТАНЦИОННЫЕ ПРЕДРЕЙСОВЫЕ МЕДОСМОТРЫ

В октябре в Сочи состоялась научно-практическая конференция «Особенности дистанционных предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Практические вопросы обеспечения эффективности и достоверности результатов медицинских осмотров».

Практика применения дистанционных осмотров в соответствии со вступившими в силу 1 сентября 2023 года нормами выявила множество вопросов и мнений, которые обсудили на конференции. Участники рынка медицинских осмотров – транспортные компании, медицинские организации, производители медицинского оборудования – смогли в прямом контакте с представителями органов власти, надзорных органов выяснить актуальные вопросы для продвижения своего бизнеса. Представители органов власти и надзорных органов подробно рассказали о требованиях, обеспечивающих безопасность дорожного движения и строгое соблюдение норм по состоянию здоровья водителей транспортных средств.

При перевозке пассажиров или транспортировке грузов первоочередная цель – обеспечение качества и безопасности таких перевозок. Ключевыми факторами обеспечения безопасности перевозок в момент выполнения рейса, помимо технического состояния транспортных средств, являются концентрация внимания водителя, его физическое здоровье, стрессоустойчивость и профессиональные навыки вождения.

С приветственными словами к участникам конференции обратились заместитель главы города Сочи **Вячеслав Бауэр** и генеральный директор ОАО «НИИАТ» **Валерий Машков**.

В рамках сессии «Практика применения нормативно-правовых актов о дистанционных предрейсовых осмотрах водителей транспортных средств» выступили заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Владимир Луговенко**, первый заместитель генерального





Владимир Луговенко

директора ОАО «НИИАТ» **Михаил Брячак**, первый заместитель председателя комитета Госдумы по охране здоровья **Федот Тумусов**, заместитель руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии **Александр Кузьмин**, начальник Правового управления Ространснадзора **Инна Агапонова**, главный метролог ФГБУ «ВНИИИМТ» Росздравнадзора **Сергей Подколзин** и заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» **Максим Задремайло**.

Модератором и основным спикером сессии выступил Михаил Брячак. Президентом Российской Федерации по итогам заседания Государственного совета 22 сентября 2017 года поручены разработка и принятие нормативов о дистанционном медосмотре водителей транспортных средств. 29 декабря 2022 года принят Федеральный закон № 629-ФЗ, устанавливающий возможность дистанционных медосмотров водителей транспортных средств, а 30 мая 2023 года постановлением Правительства № 866 определены особенности проведения таких осмотров. Минтранс России уполномочил ОАО «НИИАТ» на проведение сбора, обработки и передачи данных дистанционных медицинских осмотров. Институт разработал и согласовал с Минтрансом Порядок заключения соглашения об информационном обмене.

В сессии «Методы профилактики нарушений организации и проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств. Контроль за применением медицинского оборудования в сфере государственного регулирования» приняли участие Александр Кузьмин, Инна Агапонова, Сергей Подколзин, а также член Координационного совета Об-

щероссийской общественной организации «Деловая Россия» **Сергей Фахретдинов**.

В заключительной сессии «Практика организации и проведения дистанционного контроля состояния здоровья водителей» свои доклады представили президент Национальной ассоциации «ИНОТЗДРАВ» **Сергей Антипов**, председатель правления Союза организаций, проводящих медосмотры «Развитие персонализированной медицины» **Петр Кузнецов**, технический директор ООО «Ресурс Групп» **Сергей Абрамов**, генеральный директор ООО «ТМ-Сервис» **Сергей Чемякин**, исполнительный директор MedPoint24 **Максим Владимиров** и начальник отдела обеспечения телемедицинских технологий ОАО «НИИАТ» **Александр Курочкин**.



Сергей Антипов и Валерий Машков

Также в рамках конференции было подписано соглашение о сотрудничестве и взаимодействии между ОАО «НИИАТ» и Национальной ассоциацией «Институт отдаленного здравоохранения» («ИНОТЗДРАВ»). Стороны договорились о совместной проработке комплекса прикладных мер по внедрению дистанционных медицинских осмотров водителей автотранспорта на удаленных объектах и о сотрудничестве по совершенствованию действующего законодательства в данной сфере.

Проведение конференции было направлено на повышение уровня безопасности дорожного движения с учетом обеспечения достоверности данных о состоянии здоровья водителей транспортных средств.

По материалам ОАО «НИИАТ»

ОСНОВНЫЕ ТРЕНДЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК: ИТОГИ ГОДА

В ходе Транспортной недели – 2024 заместитель Министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Баканов выделил основные цифровые инициативы 2024 года, реализуемые под эгидой Минтранса России, в своем выступлении на сессии «Код успеха. Цифровые достижения транспорта для национального лидерства», организованной Ассоциацией «Цифровой транспорт и логистика».



Роман Спиридонов,
заместитель
генерального
директора
ООО «Датапакс»

Как сказал Дмитрий Баканов, ключевыми проектами и зонами внимания Минтранса стали беспилотные грузовые перевозки, автоматизация льгот, использование биометрии в метро и аэропортах, а также внедрение инновационной технологии оплаты проезда в общественном транспорте на основе данных геолокации.

Должен отметить, что мы с большим воодушевлением участвуем в двух из этих четырех инициатив – автоматизации льгот и внедрении оплаты проезда по геопозиции.

Серьезные результаты достигнуты в 2024 году в расширении охвата городов и регионов России, в которых внедряется оплата проезда по геопозиции. Эта технология была разработана в ходе НИОКР Минтранса России в 2022–2023 гг., в 2023 г. началось ее внедрение на городском пассажирском транспорте

в Ярославле, Твери и Ижевске. Кроме того, технология начала тестироваться в пригородных электропоездах Казани.

В 2024 году к регионам-лидерам по внедрению геоплаты в части городского транспорта уже присоединились Санкт-Петербург, Казань, Нижний Новгород, Московская область (пока с пилотным проектом) и в ближайшее время



Из выступления заместителя Министра транспорта РФ Дмитрия Баканова на сессии «Код успеха. Цифровые достижения транспорта для национального лидерства» в рамках Транспортной недели – 2024

присоединятся еще несколько субъектов Российской Федерации. В части пригородных электропоездов технология тестируется не только в Казани, но также в Нижнем Новгороде и Калининграде.

О том, что технология оплаты по геолокации нравится пассажирам и востребована в регионах, говорят цифры. Меньше чем за 2 года с момента создания технологии она развернута уже почти в 10 городах, а количество транзакций в декабре 2024 г. превышает 10 млн!

Важно отметить, что запуск оплаты по геолокации не требует дорогостоящего дооснащения транспортных средств. Технология, разработанная под эгидой Минтранса и реализованная в наших мобильных приложениях, позволяет запускать безналичную оплату проезда быстро и дешево.

Наш опыт показывает также, что запуск геоплаты необязательно требует сопровождающего внедрения новых цифровых сервисов по диспетчеризации, телематике и других. Наоборот, мы научились интегрировать оплату по геолокации в существующий ИТ-ландшафт. Например, в Санкт-Петербурге мы реализовали проект с ГЭТ, встроившись в имеющуюся инфраструктуру.

На следующем этапе мы объединим оплату по геолокации с автоматизированным учетом льгот – сервис льгот мы разработали в текущем году.

В сентябре 2024 г. в рамках форума Kazan Digital Week – 2024 действовал консультационный центр для регионов по внедрению новых цифровых сервисов – оплаты проезда по геолокации и контроля оплаты проезда.

Сервисы для контроля оплаты проезда предназначены не только для работы контролеров в транспортных средствах, но и в целом для организации работы контрольно-ревизионных служб региональных организаторов перевозок. В 2024 г. такие сервисы проявили себя как одни из самых востребованных.

Большой потенциал заключается в новом виде перевозок «Транспорт по запросу», который реализуется с помощью одноименного цифро-



Консультационный центр по новым цифровым сервисам – оплате проезда по геолокации и контролю оплаты проезда

вого сервиса. Такое решение мы уже разработали и успешно апробировали в Московской области, но для полномасштабного внедрения требуется внесение изменений в действующую нормативную правовую базу. Мы приветствуем старт этой работы в середине 2024 г.

Нельзя не отметить также огромный запрос от регионов на развитие комплексной цифровизации, то есть внедрение и масштабирование всеобъемлющей цифровой платформы по управлению пассажирскими перевозками. Такая платформа включает в себя цифровые сервисы для всех групп пользователей – и пассажиров, и организаторов перевозок, и перевозчиков. Те сервисы, о которых говорилось выше – по оплате проезда, контролю оплаты проезда, автоматизации льгот, перевозкам по запросу, – входят в нашу комплексную цифровую платформу, хотя могут внедряться и по отдельности.

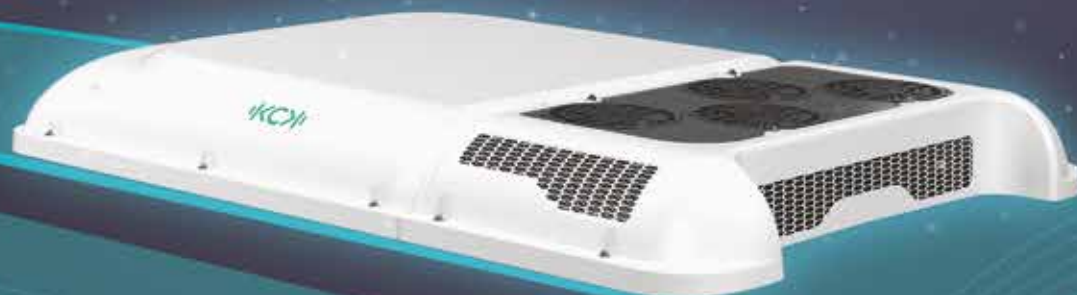
Что характерно, сегодня востребовано не просто развитие комплексного решения, а развитие быстрое, хорошо подготовленное и отлаженное. Именно благодаря этому масштабирование нашей цифровой платформы на Рыбинск после внедрения в Ярославле заняло всего две недели!



Дивизион
Климатическое оборудование



СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЯ ВОЗДУХА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА



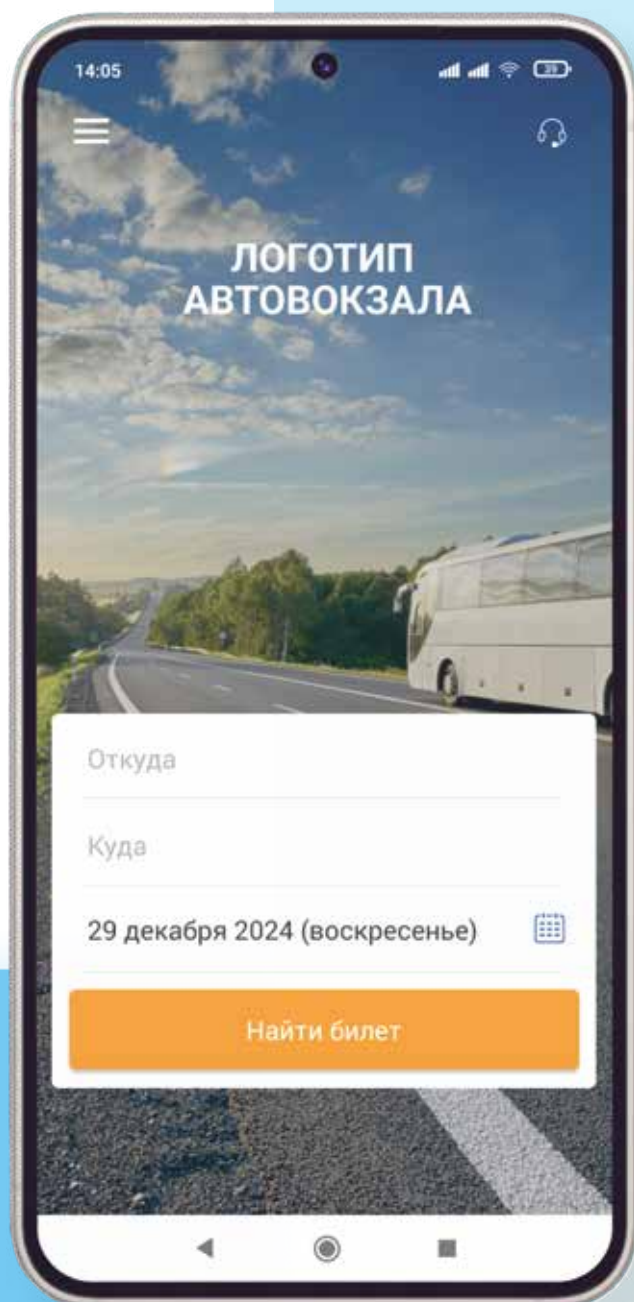
Мобильное приложение автовокзала

БЫСТРЫЙ результат
БЕЗ вложений

Нам
доверяют
40+
автовокзалов
России

Мы полностью берем на себя:

- ✓ Наполнение приложения контентом
- ✓ Сопровождение технической командой
- ✓ Поддержку пользователей 24/7
- ✓ Кастомные доработки
- ✓ Интеграцию с любой системой автоматизации



Подробнее о разработке
vladimir.abramov@blablacar.com

Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro

ПРИЛОЖЕНИЕ АВТОВОКЗАЛА – ОСНОВНОЙ ИНСТРУМЕНТ МОБИЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ



Сегодня практически перед каждым автовокзалом встает задача не только привлечь нового пассажира, но и превратить его в постоянного клиента. В цифровом пространстве с первым пунктом хорошо справляется веб-сайт, особенно после комплекса профессиональных работ по его seo-оптимизации.

Что же касается второго пункта, как превратить посетителя веб-сайта в постоянного пользователя, расскажет профильная команда BlaBlaCar. За более чем 15-летний опыт в портфолио команды накопилось более 50 запущенных сайтов и более 20 мобильных приложений для автовокзалов по всей России.

Ориентиры в создании позитивного пользовательского опыта

Собственный сайт – один из основных каналов дистрибуции автобусных билетов в интернете, а также канал привлечения дополнительного трафика пассажиров. Поэтому опытные владельцы веб-сайтов стремятся не просто предоставить пользователю стабильно работающий инструмент покупки автобусных билетов, но и активно работают над стратегией наращивания пользовательской базы.

По нашей внутренней статистике около 85% пользователей посещают сайт, используя мобильный телефон. Это означает, что сайт должен быть адаптирован и способен подстраиваться под разный тип устройств. Такой формат позволяет сайту оставаться функциональным и удобным как на экране компьютера, так и на смартфоне или планшете. Адаптивная версия веб-сайта на сегодняшний день не роскошь, а скорее необходимость. Это одно из минимальных требований

современных пользователей. Очевидно, что такая существенная доля мобильных пользователей определяет ориентиры в создании как позитивного пользовательского опыта, так и стратегии продвижения.

Если современный сайт и так прекрасно «понимает» мобильный формат, есть ли необходимость в разработке мобильного приложения?

На первый взгляд, мобильные сайты и приложения выглядят похожими, однако это две совершенно разные мобильные среды, решающие разные задачи. Сайт лучше привлекает новых пользователей, а мобильное приложение работает на их удержание. Один раз установив приложение на свой смартфон, пользователь продолжает совершать покупки в нем. Это удобнее, ведь в приложении сохраняются история ранее запрошенных поездок и ранее заполненные данные пассажиров. Пользователь больше не ищет сайт автовокзала в поисковой сети, а значит, не сталкивается со множеством конкурирующих предложений. Также мобильное приложение – это дополнительный канал коммуникации с пользователем посредством push-уведомлений. Такой инструмент позволяет проинформировать пользователя о предстоящем рейсе, об отмененном рейсе, специальном предложении, новом маршруте.

Какие еще преимущества мобильного приложения?

Удобные способы оплаты СБП и SberPay:

для оплаты в приложении не нужно вводить данные карты, достаточно просто подтвердить оплату в приложении банка.

Доступ к личному кабинету офлайн: личный кабинет пользователя останется под рукой даже в случае нестабильной работы интернета, что позволит в любой ситуации посмотреть информацию о ваших рейсах и заказах.

Функционал отображения QR-кода: для некоторых автовокзалов установлены турникеты



для прохода на перрон, а приложение позволит быстро открыть QR-код, чтобы отсканировать его при проходе через турникет.

Безопасность: приложение проходит независимую экспертную верификацию в магазинах приложений и защищено от клонирования, в отличие от фишинговых веб-сайтов, которые могут появиться в сети без всякого контроля.

Специальные жесты: приложения более адаптированы к работе с мобильными устройствами и могут поддерживать специальные жесты, например свайп.

Реальные отзывы в магазинах приложений: пользователь имеет возможность заранее ознакомиться с отзывами о приложении, комментариями реальных пользователей, и чем выше оценка – тем больше вероятности на установку именно вашего приложения.

Коммуникация с технической поддержкой: пользователю доступен специальный модуль отправки сообщений в техническую поддержку, что позволяет не только отправлять запрос, но и обмениваться сообщениями в режиме реального времени, прикреплять скриншоты, фото, иные документы, способные помочь оперативно решить вопрос пользователя. Дополнительно пользователь получит уведомление об ответе, как только запрос будет обработан.

Мобильное приложение – это улучшенный формат взаимодействия с вашим мобильным пользователем, удобная мобильная среда, повышенная лояльность, постоянный контакт через домашний экран его смартфона. Все это работает на удержание пользователя, а это одна из ключевых метрик для оценки эффективности любого продукта. Она говорит о том, продолжают ли люди пользоваться вашим продуктом снова и снова, находят ли они в нем достаточную ценность для себя и решения своих задач.

Оценка эффективности удержания пользователей

Мы решили сравнить показатель удержания пользователей для веб-сайта и мобильного приложения. Для этого мы сравнили пользователей только с мобильным приложением и тех, кто пользуется лишь веб-версией, на примере одного из наших продуктов. Исследования показали, что 26% пользователей мобильного приложения совершают повторную покупку уже в первый месяц после начала использования, в то время как только 10% пользователей сайта возвращаются за следующим билетом. При этом спустя год

после первой покупки 14% пользователей приложения продолжают использовать его для покупки билетов, против – всего 4% пользователей сайта. В целом, средний срок, в течение которого пользователь возвращается в мобильное приложение и продолжает покупать билеты автовокзала, – 8,5 месяцев, что в 3,5 раза дольше, чем для пользователей сайта. Если перевести эти цифры в реальные поездки, постоянный пользователь мобильного приложения, в среднем, сделает 20 поездок за все время использования приложения, тогда как пользователь сайта – только 7 поездок. Это значит, что в среднем один постоянный пользователь мобильного приложения может принести автовокзалу в 3,5 раза большую ценность, чем постоянный пользователь сайта. Такая разница в показателях лишней раз подтверждает ценность мобильного приложения как для пользователя, так и для бизнеса.



Подведем итоги

Практика наглядно показывает, что веб-сайт и мобильное приложение не являются взаимозаменяемыми продуктами, а работают каждый на своем этапе взаимодействия с пользователем. Веб-сайт хорош в привлечении новых пользователей, мобильное приложение – в их удержании. Сегодня команда делает упор на предоставление своим партнерам-автовокзалам этих двух продуктов в комплексе. Мы максимально заинтересованы в том, чтобы предоставить партнеру качественный инструмент продаж, тем самым выстроив долгосрочные партнерские отношения как с заказчиком, так и с пользователем.



Узнать подробнее о разработке мобильного приложения и веб-сайта для автовокзала можно у руководителя отдела продаж Владимира Абрамова vladimir.abramov@blablacar.com.

БУДУЩЕЕ – ЗА ОТЕЧЕСТВЕННЫМ: ИТОГИ ГОДА ОТ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «АИР»

В 2024 году группа компаний «АИР» продолжила свою работу на благо безопасности на дорогах и аэродромах страны, продвигая идеи импортозамещения и технологического суверенитета. Мы поддерживаем российских инженеров и последовательно внедряем высокотехнологичные продукты для укрепления отечественных разработок в транспортной отрасли.

Так, компания «ИВК АИР ГРУПП» обеспечила бесперебойные поставки полимерной трубной продукции, систем для водостока и дренажа, а также кабельной защиты в аэропорт Казань. Наша инновационная продукция – от ж/б водоотводных лотков АБЛ до современных труб для кабелезащиты и полимерных колодцев – помогла подготовить аэропорт к началу XVI Саммита БРИКС, который состоялся в октябре 2024 года.

Для обеспечения эффективной работы новых электросетей мы поставили более 50 км труб для кабелезащиты, а система водоотведения, построенная с использованием наших труб КОРСИС различных диаметров и полимерных колодцев, составила более 20 км.

Поверхностный водоотвод с аэродромных покрытий в аэропорту Казань будет осуществляться с помощью нашей водоотводной железобетонной системы АБЛ, выдерживающей нагрузку F900, а значит, ей не страшен наезд самых больших воздушных судов.

Трубы серии КОРСИС обладают оптимальным уровнем эксплуатационных свойств для применения при строительстве сетей водоотведения.

При реконструкции аэропорта Махачкала (Уйташ) и реконструкции аэродрома международного аэропорта Сухум им. В.Г. Ардзинба также использовались лотки АБЛ, полимерные трубы и колодцы для ВДС, которые мы изготавливаем на собственном производстве в Москве.



В текущем году компания «ИВК АИР ГРУПП» успешно продолжила проект по поставке полимерных минитрубок для нужд строительства автомобильной дороги Самара – Тольятти. Эти устройства укладываются подземным траншейным и бестраншейным способом на магистральных сетях и на локальных подключениях. Они позволяют в сжатые сроки и без особых сложностей подключить оборудование ИТС, АСУДД, базовых станций операторов. Напомню, что именно на основе такой инфраструктуры возможен запуск системы «Умная дорога», что значительно повышает безопасность участников дорожного движения за счет предоставления различных сервисов на основе цифровых технологий. Общий объем поставленных компанией минитрубок составил порядка 100 км.

В 2024 году коллектив «ИВК АИР ГРУПП» был награжден юбилейной медалью «100 лет гражданской авиации». Я уверен, что достигать высоких результатов и вносить вклад в развитие отрасли удастся именно благодаря слаженной и четкой работе большой команды.

Компания «АИР Магистраль» на протяжении 15 лет выпускает и внедряет инженерные решения для автомобильных дорог. В 2024 году успешно завершила контракт с ГБУ МО «Мосавтодор» по поставке 3 тысяч катафотов, которые установлены на разделительной полосе на опасных участках. За счет наличия высокоинтенсивной световозвращающей пленки они помогают привлечь внимание водителей и вовремя правильно среагировать на изменения направления дороги.

Еще одним важным направлением работы компании «АИР Магистраль» является комплексное обустройство мест проведения дорожных и ремонтных работ. Только за один сезон 2024 года в Подмосковье с помощью продукции компании были оборудованы участки дорог общей протяженностью более 500 км!

Успешным выдалось сотрудничество с ГУП «Водоканал Санкт-Петербург», в рамках которого «АИР Магистраль» поставила 6 тысяч дорожных знаков, 100 водоналивных блоков и более 1000 металлических ограждений.

В рамках контракта с Центром организации дорожного движения Москвы «АИР Магистраль» успешно поставила 3,5 тысячи парковочных

бачонков для нужд организации. Настоящим прорывом в области безопасности стало появление на дорогах страны наших демпфирующих прицепов «Гаврош», которые помогают снизить тяжесть столкновения транспортного средства с машинами дорожных и ремонтных служб.

В 2024 году Сергей Собянин включил «АИР Магистраль» в список московских производителей, которые принимают активное участие в развитии столичного транспорта, выпуская необходимые комплектующие и устройства.

Еще одно крыло нашей группы компаний – Центр технических разработок – в уходящем году продолжило работу над улучшением первой полностью отечественной коммунальной машины на электротяге «Илья Муромец». Теперь время непрерывной работы транспортного средства увеличено до 16 часов, а электродвигатель делает технику бесшумной и очень экологичной: использование одной такой машины позволяет сократить выбросы углекислого газа в атмосферу на 83 тонны в год.

В 2024 году Группа компаний АИР также запустила на базе производства в технопарке «Мосгормаш» выпуск электродвигателей. Особо хочу подчеркнуть, что при производстве используются только отечественные комплектующие.

Сегодня в России отсутствуют производители электродвигателей мощностью до 15 кВт, способные заменить востребованные аналоги из Китая и США. Производство современных электродвигателей требует постоянных редкоземельных магнитов, основным поставщиком которых является Китай. Введение Китаем экспортных ограничений на вывоз этих магнитов приводит к увеличению стоимости продукции и сырьевой зависимости. Для решения этой проблемы Группа компаний АИР запустила проект по производству отечественных электродвигателей, более надежных и доступных.

В своих проектах мы активно используем межрегиональную кооперацию, что позволяет наиболее эффективно выстраивать технологические цепочки. Уверен, что именно такой формат взаимодействия сейчас наиболее эффективен для отечественных компаний, занимающихся производством высокотехнологичных продуктов.

УРАЛЬСКИЕ СИЛОВИКИ И ПЕРЕВОЗЧИК ПРОТИВ НЕЛЕГАЛОВ

Нелегальные перевозки, осуществляемые автобусами или легковыми автомобилями типа «Соболь», занимают значительное место на рынке пассажирских услуг. В мае 2024 года в Екатеринбурге прошло межведомственное совещание, в котором приняли участие расположенные в УФО филиалы Ространснадзора и Росавтотранса; министерства и ведомства УФО, уполномоченные в сфере транспорта; члены Координационного совета объединений работодателей и профсоюзов автотранспорта УФО – отраслевые союзы Курганской, Свердловской, Челябинской, Тюменской областей. Нелегальные перевозки на территории УФО стали темой доклада президента Союза «Челябинский областной автотранспорт» Сергея Валеева.



Лилия Саранчук,
директор Союза
автотранспортных
предпринимателей
Свердловской области

Объем нелегальных перевозок пассажиров составляет от 40 до 60% по отношению к пассажироперевозкам по установленным регулярным маршрутам в межрегиональном сообщении. Значительное место нелегальные перевозки занимают в межмуниципальном сообщении: в разных областях – от 20 до 40%. Нелегальные перевозки пассажиров наносят значительный экономический ущерб, разрушают систему организации регулярных перевозок, нарушают права граждан на получение безопасных и качественных транспортных услуг. При этом самовольно устанавливаются не только маршруты, но оборудуются остановочные пункты.

В августе 2024 года силами Координационного совета объединений работодателей и профсоюзов автотранспорта УФО (далее – Координационный совет) был проведен мониторинг нелегаль-

ных перевозок пассажиров на территории УФО. Сведения представлены в виде таблицы, которая пополняется данными мониторинга постоянно и размещена в облачном хранилище. Доступ предоставлен сотрудникам МТУ РТН по УФО, областным ГАИ, органам власти и обеспечивается передачей ссылки на облачное хранилище.

На начало октября мониторинг показал 56 фактов постоянных, организованных по самовольно установленным маршрутам перевозок пассажиров. Причем имеются сведения не только о пути следования, но также о начальных, промежуточных, конечных остановочных пунктах, о госномерах транспортных средств, владельцах транспорта (они же организаторы нелегальных перевозок), сайтах, на которых продаются билеты. К сожалению, по настоящее время прошел только один рейд по выявлению нелегальных перевозок на международном маршруте. Между тем, правовые основания для пресечения нелегальной автотранспортной деятельности сформированы в Российской Федерации полностью.

С 1 сентября 2024 года вступил в силу Федеральный закон от 29.05.2023 г. № 185-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные

акты РФ», который зафиксировал важные изменения в Уставе автомобильного транспорта.

Основные положения, касающиеся перевозок пассажиров по заказу:

- не допускается заключение договоров фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу с каждым пассажиром в отдельности;
- не допускается осуществление перевозок пассажиров и багажа по заказу на условиях, предусматривающих предоставление права проезда в транспортном средстве за плату неопределенному кругу лиц, а также распространение информации об осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу на указанных условиях;
- не допускается осуществление предпринимательской деятельности по перевозкам пассажиров и багажа, грузов, не указанной в Уставе автомобильного транспорта.

Деятельность, осуществляемая в формах, не предусмотренных в Уставе автомобильного транспорта, отнесена к незаконной предпринимательской деятельности.

Принятием Федерального закона от 25.12.2023 г. № 669-ФЗ в отношении такой деятельности введены меры административного наказания. В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях появились три новых состава правонарушений.



С 1 сентября 2024 года:

- при нарушении правил перевозок пассажиров и багажа по заказу штраф грозит не только за взимание платы с пассажиров, но и за распространение сведений о перевозках на таких условиях;
- появляются штрафы за заключение договора фрахтования с каждым пассажиром в отдельности.

При таком существенном изменении законодательной базы, при множестве собранных и зафиксированных фактов нелегальной перевозки пассажиров транспортная общественность была вправе ожидать активных и результативных действий со стороны контрольно-надзорных органов и органов государственного управления по пресечению нелегальных перевозок пассажиров.

На совещании в конце ноября сотрудники МТУ Ространснадзор по УФО представили информацию о проведенных контрольных мероприятиях по пресечению нелегальных перевозок, однако выявлялись случаи работы без лицензии, без путевого листа, а представители перевозчиков настаивают на пресечении нелегальной деятельности именно по составу правонарушения, предусмотренного статьей 14.1. КоАП.

На наш взгляд, причина нерешительной политики органов власти по пресечению деятельности нелегалов заключается в следующем. В первую очередь, деятельность нелегалов построена на использовании двух видов транспортных средств: автобусов и микроавтобусов (менее 8 мест), и даже легковых автомобилей, а компетенция пресечения нелегальных перевозок Ространснадзором распространяется только на автобусы. Опыт пресечения данного вида правонарушений у Ространснадзора имеется, и, без сомнений, межрегиональное управление РТН по УФО с этой задачей справится. Однако от этого контрольно-надзорного органа можно было бы ожидать более решительных, последовательных и постоянных действий, с достижением реальных результатов. Координационный совет обращался к руководителю Ространснадзора Виктору Басаргину с предложением, чтобы РТН возглавил работу по пресечению нелегальных перевозок пассажиров.

По данным мониторинга, автобусы используются нелегалами в 30–40% случаев. Контролем

за работой нелегалов с использованием легковых автомобилей занимаются органы исполнительной власти субъектов РФ, уполномоченные в сфере транспорта в рамках осуществления регионального контроля. Региональный контроль, в основном, осуществляется в форме рейдов, при этом:

- региональный контроль в сфере такси распространяется на лиц, которые включены в региональные реестры перевозчиков легкового такси, а нелегалы, в основном, не подают заявления о включении себя в реестры;
- рейды должны проводиться с участием органов ГАИ МВД и/или прокуратуры;
- рейды малоэффективны в связи с нерегулярностью проведения, что обусловлено отсутствием необходимых кадров в органах управления.

За незаконную деятельность по перевозке пассажиров легковым автотранспортом под видом такси предусмотрена ответственность по п. 2.1. ст. 12.3, ч. 1 и ч. 2 ст. 14.1. КоАП РФ. В соответствии со ст. 28.3. КоАП РФ, протокол об административных правонарушениях, предусмотренных указанными выше статьями, вправе составлять должностные лица органов внутренних дел. А далее, согласно ст. 23.1. КоАП РФ, административные дела данной категории рассматриваются судебными органами. В компетенцию межтерриториальных управлений Ространснадзора не входит легковой автотранспорт. Поэтому вся инициатива и тягость ведения дел по прекращению нелегальной деятельности перевозчиков под видом такси падает на органы ГАИ, тем более что по материалам о штрафах перевозчики могут (и будут) обращаться в суд. Большая, хлопотная работа, без надлежащего сопровождения со стороны контрольно-надзорных органов в сфере транспорта, невозможна. Главное, нет разработанного, доказавшего эффективность порядка взаимодействия органов исполнительной власти, ГАИ, прокуратуры на уровне регионов по прекращению деятельности нелегалов, использующих легковые автомобили. Ситуацию осложняют разные понятия, применяемые в отношении нелегальных перевозок. Для перевозчиков, обслуживающих регулярные перевозки, нелегалы осуществляют движение по пути следования регулярных маршрутов, а для органов власти нелегалы – это таксисты, не включенные в реестры перевозчиков. И до сих пор мы не можем определить, кто должен быть организатором



взаимодействия. Разобщенность усилий и, скажем прямо, отсутствие у контрольно-надзорных и административных органов регионов задачи прекратить в регионе нелегальные перевозки поддерживает мнение нелегалов о ненаказуемости за их противоправные действия.

Нелегальные перевозчики, которые используют автобусы или легковые автомобили, в равной мере используют в своей деятельности сайты агрегаторов для продажи билетов. И нелегальные перевозчики, и владельцы сайтов совершают правонарушения, за которые в КоАП предусматриваются административные наказания. Выявить факты незаконной продажи билетов несложно, а вот как прекратить это действие? Примером могут служить действия МТУ РТН по ЮФО, которое направило агрегатору предупреждение, чего оказалось достаточно для прекращения размещений предложений по продаже билетов на сайте компании-агрегатора. Но есть и другой пример. МТУ РТН по УФО направило Координационному совету разъяснение по вопросу прекращения противоправной деятельности владельцев сайтов. По мнению МТУ РТН по УФО, обращаться надо в Роскомнадзор, прокуратуру.

Однако Управление Роскомнадзора по УФО (письмо от 29.10.24 г. №12) разъяснило порядок ограничения доступа к информации, носящей противоправный характер о деятельности нелегальных перевозчиков по самовольно организованным маршрутам, указало на то, что такая информация содержит признаки нарушений прав потребителей. И порекомендовало Координационному совету обратиться в Роспотребнадзор. Насколько нам известно, Роспотребнадзор не проводит рейдов на транспорте по исполнению транспортного законодательства, не вправе

изучать, какой вид перевозок осуществляет перевозчик: регулярные или заказные, и не изучает, какой договор заключен между перевозчиком: договор перевозки, что подтверждается билетом, приобретенным пассажиром на сайте, или договором фрахтования. Это компетенция Ространснадзора. Почему сам Ространснадзор, выявив нарушения, не может направить материалы о фактах нелегальных перевозок, незаконной деятельности владельцев сайтов в порядке межведомственного взаимодействия в Роспотребнадзор, не разъяснено. И получается, что единственной заинтересованной стороной в полном соблюдении федеральных законов являются отраслевые объединения

и сами пострадавшие перевозчики и пассажиры. Не можем согласиться с таким мнением.

Аналогичная ситуация сложилась во всех регионах РФ. При поддержке транспортного сообщества Координационный совет намерен обратиться в Государственную Думу, а Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации с предложением рассмотреть вопрос применения законодательства по пресечению нелегальных перевозок, выявить нормативные или организационные препятствия на пути пресечения незаконной транспортной деятельности.

Васильев Александр Геннадьевич, заместитель директора ООО «Немезида инвест» (автовокзал «Северный» г. Екатеринбург)

Перевозчики, обслуживающие пассажиров на регулярных маршрутах, переживают «тяжелые» времена. Реализация требований законодательства, направленного на обеспечение безопасности пассажиров, требует значительных финансовых затрат. Воспользовавшись юридическим пробелом, на рынок транспортных услуг устремились «нелегальные» перевозчики, выполняющие регулярные перевозки пассажиров и багажа на транспортных средствах категории М1. Некоторые из них совершают перевозку под видом такси, некоторые под видом попутных поездок. Уходя от внимания контрольных (надзорных) органов, нелегалы активно развивались, продвигая свои услуги на сайтах многих известных билетных агрегаторов. В отличие от традиционных перевозчиков, ввиду отсутствия какого-либо контроля, экономя на соблюдении требований безопасности пассажиров, нелегалы снижали тарифы, привлекая потоки пассажиров.

Защищая законные интересы перевозчиков, получивших в установленном порядке право на осуществление перевозки пассажиров, законодатель предусмотрел административную ответственность за осуществление не предусмотренной законодательством предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа, а также за распространение информации об осуществлении такой деятельности в части 5 статьи 14.1.2 КоАП РФ. При этом дела по указанному составу административного правонарушения рассматривают суды на основании протоколов об административных правонарушениях, составленных должностными лицами органов, осуществляющих федеральный государственный транспортный надзор. Учитывая четко определенные в статье 5 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта виды предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа, деятельность нелегалов как раз относится к не предусмотренной законодательством, и значит, содержит состав административного правонарушения.

Несмотря на тот факт, что ответственность по указанному составу административного правонарушения действует с 01.09.2024, в открытых источниках нет информации о привлечении нелегалов или агрегаторов в каком-либо субъекте РФ, – указанная деятельность открыто продолжается, а информация распространяется на сайтах известных билетных агрегаторов.

НА БЛАГО ПАССАЖИРОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ

14 июля 1964 года в городе Ижевске для жителей и гостей Удмуртской Республики открыл свои двери Центральный автовокзал города Ижевска на улице Красноармейской.



Красивое современное здание, сменившее располагающуюся неподалеку старую маленькую станцию, имело вместительный зал ожидания, удобный кассовый зал и просторную зеленую зону отправления автобусов со скамейками для пассажиров.

Примерно через 10 лет стены вокзала украсили панно с изображением женщины с ребенком на руках, сжимающей серп, и мужчины с молотом – наш, отвечающий веяниям того времени, вариант памятника «Рабочий и колхозница». К сожалению, имя автора панно было утрачено, но его бессмертный труд и по сей день является для жителей Ижевска визитной карточкой Центрального автовокзала и самого города в целом.



Панно на здании Центрального автовокзала города Ижевска



Центральный автовокзал города Ижевска сегодня

Конечно, жизнь не стоит на месте, и сейчас все большее количество людей отдает предпочтение личному транспорту. Но и сегодня жизнь на вокзале кипит и ни на минуту не останавливается. Как и 60 лет назад, Центральный автовокзал города Ижевска – главный и крупнейший транспортный узел Удмуртской Республики. Он обеспечивает связь не только между крупными и малыми населенными пунктами Удмуртии, но и отправляет пассажиров в другие регионы нашей необъятной страны. Так, жители республики с Центрального автовокзала могут совершить поездку в Москву, Казань, Набережные Челны, Нефтекамск, Оренбург, Пермь, Чайковский, Самару, Уфу и другие города России.

ООО «Автовокзалы Удмуртии», в структуру которого входит Центральный автовокзал города Ижевска, является одним из ключевых участников рынка автомобильных перевозок пассажиров и багажа на территории Удмуртской Республики. Помимо Центрального автовокзала города Ижевска, в состав общества входят еще два автовокзала в городах Глазов и Сарапул, 16 автостанций, два остановочных и пять кассовых пунктов, расположенных в разных уголках Удмуртии.

Что касается удобства пассажиров, ООО «Автовокзалы Удмуртии» не только координирует их перевозки, но и предоставляет другие, не менее важные услуги: предварительную продажу, заказ билетов, услуги сервиса на собственных автовокзалах и автостанциях.

Но и это еще не все! Для пассажиров работает телефон справочной службы предприятия, позвонив по которому можно получить информацию о рейсах и времени их отправления, забронировать билет, а также узнать, как быстрее и проще добраться из одной точки Удмуртской Республики в другую. Ну а для современных пассажиров, «живущих» в онлайн, ООО «Автовокзалы Удмуртии» предлагает свой сайт avudm.ru, где также доступны все необходимые опции по оформлению билетов.

ООО «Автовокзалы Удмуртии» активно сотрудничает со многими автотранспортными предприятиями как Удмуртской Республики, так и других регионов России.



Центральный автовокзал города Ижевска в начале 1980-х (фотография из фотоальбома «Ижевск на рубеже веков», издательский дом «Удмуртский Университет», 2003, автор – В.В. Буксанов)

Предприятие является членом Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» и активно участвует в разработке законодательной базы в сфере пассажирских перевозок и максимальном ее приближении и адаптации к интересам современного пассажира и перевозчика.

Но, как и много лет назад, главной ценностью Центрального автовокзала города Ижевска все же остаются его сотрудники. Рано утром, когда большинство жителей Удмуртии еще спит, в любую погоду – в дождь, метель или зной – начинает свою работу диспетчерская служба вокзала, кассиры оформляют билеты, а перронные контролеры отправляют свой первый рейс уже в 05:50 утра.

Сотрудники Центрального автовокзала – это горящие своей работой люди. Некоторые из них, несмотря на имеющиеся трудности, всегда присутствующие при работе с людьми, посвятили вокзалу порядка 25 лет своей жизни и не останавливаются на достигнутом, продолжая трудиться на благо пассажиров и перевозчиков Центрального автовокзала города Ижевска.

Текст и фотоматериалы предоставлены ООО «Автовокзалы Удмуртии»

ТРУДИСЬ, СТУДЕНТ!

Сегодня транспортная инфраструктура страны развивается опережающими темпами. В связи со структурными изменениями рынка труда и ярко выраженными сезонными пиками вопрос кадрового обеспечения перед компаниями сферы транспорта является одним из ключевых. Формирование студенческих отрядов для отрасли – один из эффективных механизмов решения данного вопроса.



Алексей Потейко,

заместитель председателя правления Молодежной общероссийской общественной организации «Российские Студенческие Отряды», председатель Комиссии по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России

Вклад в развитие транспортной инфраструктуры за 65-летнюю историю студенческих отрядов невозможно переоценить. МООО «Российские Студенческие Отряды» активно участвует в развитии транспортной отрасли России, организуя процесс трудоустройства студентов.

В 2022 году в транспортной отрасли было трудоустроено 10 100 студентов, в 2023 году в отрасли трудилось порядка 16 500 студентов. 2024 год – юбилейный для студенческих отрядов, в этом году отмечается 65-летие движению и 20 лет с момента появления Молодежной общероссийской общественной организации «Российские Студенческие

Отряды». Кроме того, значимый вклад в развитие отрядного движения транспортной отрасли внес 50-летний юбилей БАМа. Общее число студентов РСО, привлеченных для работы на объектах транспортной отрасли, составило 25 000 человек.

Из них на холдинг ОАО «РЖД» пришлось порядка 18 000 студентов:

- строительно-эксплуатационный комплекс – более 6000 человек: в том числе 2948 человек трудятся на объектах БАМа, Восточного полигона, АО «АК «Железные дороги Якутии» приняли 125 студентов, ФГУП «Железные дороги Новороссии» – 50;



- пассажирский комплекс – более 10 000 человек: АО «ФПК», АО ТК «Гранд Сервис Экспресс», пригородные компании, Дирекция скоростного сообщения, в том числе впервые создан трудовой отряд подростков Дирекции железнодорожных вокзалов – 192 подростка;
- социальный комплекс – более 1000 человек: организация детского оздоровления и медицинского обслуживания на социальных объектах холдинга.

ОАО «РЖД» – генеральный партнер «Российских Студенческих Отрядов». По итогам конкурса среди образовательных организаций высшего образования на лучшую практику организации деятельности студенческих отрядов в системе образования, организаторами которых являются МООО «Российские Студенческие Отряды» и Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, первое место занял ФГБОУ ВО «Омский государственный университет путей сообщения», второе место – ФГБОУ ВО «Приволжский государственный университет путей сообщения», третье место – ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения».

Более 1500 человек привлекались к работам, организованным Федеральным дорожным агентством.

Более 4000 человек трудились на объектах дорожного строительства в субъектах РФ: АО «Компания «Мостострой», ООО «Уренгойдорстрой», ООО «Труд», ООО «СТГ-Автомагистраль» (Московская и Владимирская области), АО «Донаэродорстрой» (Республика Башкортостан).

445 человек трудились в зоне обработки багажа пассажиров в аэропорте Пулково (Санкт-Петербург), 70 человек – в АО «Шереметьево-Карго», 70 человек – на объектах строительства аэропортов, более 100 человек – на объектах строительства портовой инфраструктуры, более 500 человек – на сервисном обслуживании речного транспорта (ПАО «Московское речное пароходство»). Более 250 студентов были заняты в ГУП «Московский метрополитен» в работе по эксплуатации подвижного состава, более 65 человек – на обслуживании пассажирского и грузового транспорта (автомеханики).



Во всех четырех новых регионах РФ сформированы отряды, принимавшие участие в работе на железнодорожном транспорте в 2024 году, также были привлечены отряды из Республики Беларусь.

Таким образом, в этом году представительство отрядов в транспортной отрасли значительно расширилось.

В отличие от большинства других отраслей, где задействованы студенческие отряды, транспорт – зона повышенной опасности и требует получения рабочих специальностей. Именно для обеспечения данного запроса работодателя действует грант в форме субсидии из федерального бюджета на финансовое обеспечение реализации мероприятий по предоставлению грантов на обучение по основным программам профессионального обучения на бесплатной основе участников студенческих отрядов по профессиям рабочих, должностям служащих, необходимым для осуществления трудовой деятельности в составе таких отрядов.

В рамках субсидии на нужды отрасли было привлечено более 55 млн рублей. И компании получили 3692 человека, подготовленных для конкретных запросов отрасли. При этом необходимо отметить широкую номенклатуру профессий, по которым была проведена подготовка, что позволяет надеяться на расширение данной программы на еще большее число компаний транспортной отрасли.

Фото: МООО «Российские Студенческие Отряды»

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;
- Надзорные органы в сфере транспорта;
- Органы исполнительной власти субъектов РФ;
- Министерства транспорта регионов РФ;
- Предприятия общественного транспорта;
- Пассажирские автотранспортные предприятия;
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и объекты транспортной инфраструктуры;
- Некоммерческие организации: отраслевые союзы и объединения транспортников;
- Профсоюзные организации работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
- Отраслевые научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения;
- Организации, работающие в сфере общественного транспорта по направлениям: цифровизация транспорта; производители подвижного состава и комплектующих; производители, поставщики и системные интеграторы инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности и безопасности на транспорте; страховые, лизинговые, туристические компании и др.

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/arhiv/>

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

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



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



С Новым годом и Рождеством!

Уважаемые коллеги, партнеры!
От лица группы компаний BlaBlaCar хотим
поздравить вас с Новым годом и Рождеством!

Желаем вам в новом году продолжать
движение вперед, быть верными делу и
перевезти еще больше довольных пассажиров!

Хорошо, что нам по пути!



Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro