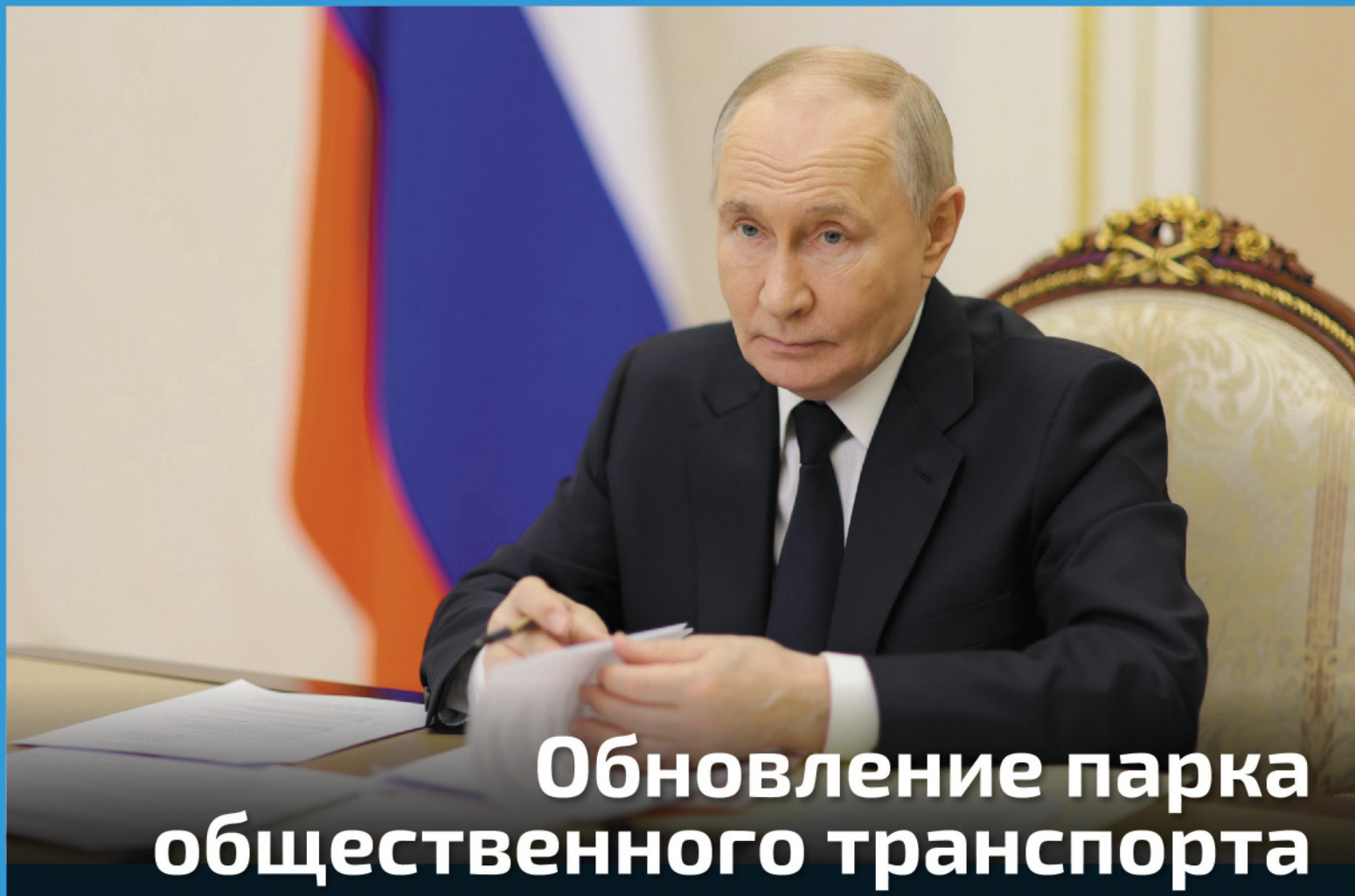


№ 96

# РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ РОССИИ



## Обновление парка общественного транспорта



**10** Государственный Совет:  
системная поддержка



**12** Минтранс России:  
фундамент роста экономики



**14** Общественный совет:  
в новом составе

# АВРОРА

на базе автобуса ГАЗЕЛЬ NN

## ВЕСНА В ПЛЮСЕ

### ВЫГОДА ДО 1 290 000 ₽\*



- 19 пассажирских мест с сиденьями повышенной комфортности
- Вместительный салон с высоким потолком
- Эффективная система кондиционирования с индивидуальным обдувом каждого пассажирского места
- Полки для ручной клади, столики, US розетки и индивидуальное освещение для каждого пассажира
- Мультимедийная система в салоне: большой монитор и качественный звук
- Большое багажное отделение – 600 литров

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



\* Реклама. Газель NN. Выгода до 1 290 000 Р. Указанная выгода на автомобиль А69R52-1502-56-F89-55-00-000 1/ST(N), 1JВ, 5АВ, ЕА3, складывается из скидки по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631), а также с примененной субсидией по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ, в виде скидки на аванс в размере 10%, но не более 500 т.р. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.10.2025 г. Субсидия предоставляется лизинговой компанией – участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-84 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует с 01.01.2026 до 30.04.2026 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Количество автомобилей ограничено. Подробности у официальных дилеров и торговых представителей АО «Платформа А».

# Содержание

|   |           |  |           |
|---|-----------|--|-----------|
| Состав экспертного совета<br>отраслевого журнала<br>«Российские автобусные линии» | <b>2</b>  | <b>Автовокзалы и ПАТП</b>  |           |
| Колонка редактора   | <b>4</b>  | Поддержка ветеранов СВО:<br>от слов к делу   | <b>34</b> |
| <b>Тема номера</b>  |           | Как вывести междугородние<br>автобусные перевозки из серой зоны  | <b>36</b> |
| Обновление парка<br>общественного транспорта                                      | <b>6</b>  | 15 лет на острие атаки,<br>защищая автовокзалы   | <b>38</b> |
| <b>Отрасль и власть</b>   |           | Белгородский автовокзал:<br>30 лет движения вперед   | <b>42</b> |
| Государственный Совет:<br>системная поддержка                                     | <b>10</b> | В электронном формате  | <b>48</b> |
| Фундамент роста экономики   | <b>12</b> | <b>Информационные технологии</b>   |           |
| В новом составе   | <b>14</b> | Эволюция управления<br>общественным транспортом:<br>от цифрового мониторинга<br>к автономным ИИ-системам | <b>50</b> |
| Поездки с детьми должны<br>стать безопаснее, доступнее и проще                    | <b>16</b> | История оплаты проезда<br>в общественном транспорте  | <b>56</b> |
| Консолидация лучших практик   | <b>18</b> | <b>Мероприятия</b>   |           |
| Дорога к суверенитету:<br>новая формула для транспорта                            | <b>20</b> | COMvex 2026: производители<br>коммерческого и пассажирского<br>транспорта едут в Москву                  | <b>55</b> |
| Электротранспорт Москвы:<br>промышленный потенциал<br>и городская инфраструктура  | <b>24</b> | <b>Молодежная политика<br/>в сфере транспорта</b>  |           |
| Экспресс-тесты, профилактика<br>и общественный контроль                           | <b>26</b> | В лучших традициях<br>студенческих отрядов   | <b>58</b> |
| <b>Общественный транспорт</b>   |           | <b>Юбилей</b>  |           |
| Как решить вопрос с льготными<br>пенсиями водителей                               | <b>28</b> | Главный источник<br>информации   | <b>60</b> |
| В Петербурге в седьмой<br>раз пройдет «ТранспортФест»                             | <b>52</b> |  |           |

## РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**  
ПРОБЛЕМЫ  
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
# 96 (январь-март 2026)  
Издается с 2006 года  
**Регистрационный номер СМИ:**  
ПИ № ФС77-84701 от 06.02.2023 г.  
Журнал зарегистрирован Федеральной  
службой по надзору в сфере связи,  
информационных технологий  
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).  
**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:**  
kremlin.ru,  
пресс-служба Минтранса России,  
Владимир Дехтеринский

**Главный редактор:** Лоран Борис Олегович  
**Заместитель главного редактора:** Керов В.В.  
**Шеф-редактор:** Шитикова Е.М.  
**Выпускающий редактор:** Лоран А.Е.  
**Редактор:** Никитушин А.С.  
**Помощник главного редактора:** Лоран О.Б.  
**Продвижение журнала в соцсетях:** Лоран Д.Б.  
**Дизайн и верстка:** Войлокова Н.В., Полунина Е.В.  
**Корректор:** Балашова Е.А.

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

*Мнение редакции не всегда может совпадать с мнением авторов. За точность и достоверность изложенной информации отвечают авторы. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. При использовании материалов журнала ссылка на журнал обязательна.*

**Дата выхода в свет:** 06.04.2026 г. **Тираж:** 4000 экз.

Отпечатано в типографии  
ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100,  
г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42.

**Номер заказа:**



Сайт Общественного совета  
при Министерстве транспорта  
Российской Федерации

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



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



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



**Блудян Н. О.**,  
д. т. н., профессор,  
советник генерального  
директора ГУП «Мосгортранс»



**Мошин Е. Ю.**,  
генеральный директор  
ФБУ «Росавтотранс»



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



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



**Горовая Т. В.**,  
первый заместитель  
генерального директора Фонда  
«Центр стратегических разработок»,  
председатель Общественного совета  
при Минтрансе России



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



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



**Ревко А. К.**,  
зав.отделом Культурно-досуговой  
системы администрации г. Тулы



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



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



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



**Саранчук Л. М.**,  
директор Союза автотранспортных  
предпринимателей Свердловской  
области



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



**Силинг А. Л.**,  
заместитель генерального директора  
АНО «Агентство стратегических  
инициатив»



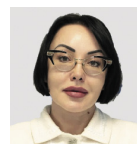
**Ломакин В. В.**,  
председатель Общероссийского  
профсоюза работников  
автомобильного транспорта  
и дорожного хозяйства



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



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



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



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



**Шейкин А. Г.**, первый  
заместитель председателя  
Комитета Совета Федерации  
по конституционному законодательству  
и государственному строительству



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



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

# АВРОРА

на базе минивэна Соболь NN

## ВЕСНА В ПЛЮСЕ

### ВЫГОДА ДО 1 300 000 ₽\*



- Категория транспортного средства М1. Без тахографа и дополнительных техосмотров
- Категория водительских прав В
- Комфорт управления: бесключевой доступ, кнопка Start/Stop, электромеханический стояночный тормоз, круиз-контроль, датчик света и дождя
- Зимний пакет опций в базовой комплектации
- Мощная система кондиционирования и вентиляции 10,5 кВт с разводкой по салону
- Трансформируемый салон с индивидуальной регулировкой наклона спинок сидений

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



\* Реклама. СОБОЛЬ NN. Выгода до 1 300 000 Р. Указанная выгода на автомобиль А13512-1722-56-406-55-00-152 1/ST1(NN), 11В, 2МЕ, 2YA, 5BA, 7BC, 8DC, складывается из: скидки по акции «Сезонное предложение», скидки по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с 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 10%, но не более 500 тыс. руб. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.10.2025 г. Субсидия предоставляется лизинговой компанией – участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-84 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 31.04.2026 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Количество автомобилей ограничено. Подробности у официальных дилеров и торговых представителей АО «Платформа А».



**Борис Лоран,**  
главный редактор  
журнала, работник  
транспорта

Уважаемые коллеги!

Подводя итоги прошедшего года, мы вносим коррективы в планы года текущего. Все меняется, и жизнь ставит новые задачи.

4 марта Владимир Путин провел совещание с Правительством РФ по вопросам обновления подвижного состава общественного транспорта в регионах России. Обновление проходит в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни». Задача – к 2030 году увеличить до 85% долю парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного.

Правительство реализует широкий набор мер поддержки: программа льготного лизинга, инфраструктурные кредиты, списание 2/3 задолженности региональных бюджетов – высвободившиеся средства можно направить на приобретение подвижного состава. В регионах утверждены программы развития общественного транспорта. С 2026 года в рамках профильного нацпроекта регионы с низким уровнем социально-экономического развития получают поддержку из федерального бюджета в виде субсидии. Минтранс проводит сбор заявок.

Несколько слов о первом заседании коллегии Минтранса по науке, прошедшем в январе. Недавнее прошлое показало нам, что такое научно-технологический суверенитет в полном смысле слова «суверенитет». Хочу подчеркнуть, что Минтранс первым разработал и утвердил глубокую и взвешенную Концепцию,

в которой подробно указано все, что необходимо для научно-технологической независимости транспортного комплекса России, с целью ускорения темпов развития и выхода в мировые лидеры по всем показателям. Отраслевая наука, образование, кадры становятся единым, постоянно развивающимся организмом, источником обеспечения транспортного комплекса всем отечественным, инновационным и необходимым для выполнения задач, поставленных перед отраслью Президентом РФ Владимиром Путиным.

В этом номере опубликована информация о новом составе Общественного совета при Минтрансе России. Итоги работы Совета созыва 2022–2025 годов подведены, и они впечатляют. Новые задачи поставлены, и их решение крайне актуально для развития транспортной отрасли. Сегодня проводится масса исследований, касающихся работы транспорта, и различных мониторингов в регионах, даются экспертные оценки и рекомендации, но следует понимать запросы более четко, так как они меняются от субъекта к субъекту. Для дальних регионов актуальны и приоритетны вопросы авиационного сообщения, а для городов-миллионников – совершенно другие задачи, так же, как и для разных федеральных округов страны и т. д.

Мало озвучивать проблемы – они понятны работникам отрасли. Нужно предлагать план реальных действий с опорой на реальный бюджет, в том числе план действий сначала непопулярных, но объективных, которые позже будут поняты и приняты отраслью и населением. Говорить то, что хотят услышать, а не то, что есть на самом деле, – это популизм. Время для него давно прошло, надо форсировать развитие отрасли и внедрять те решения, которые в ней уже есть и дают эффект. Их аккумулирует на своей площадке Общественный совет при Минтрансе России и приглашает профильных экспертов к совместной выработке новых, конкретных, взвешенных и обоснованных предложений для развития транспортной отрасли.



«Общественный совет  
при Минтрансе России»



«Единая Транспортная  
Система»

# ОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ «Российские автобусные линии»



**# 1**  
(март 2006)



**# 10**  
(март-апрель 2007)



**# 20**  
(январь-февраль 2009)



**# 30**  
(июль-август 2010)



**# 40**  
(март-апрель 2012)

# 20 лет



**# 60**  
(январь-март 2017)



**# 50**  
(сентябрь-октябрь 2013)

## освещает развитие общественного транспорта России



**# 70**  
(июль-сентябрь 2019)



**# 80**  
(январь-март 2022)



**# 90**  
(июль-сентябрь 2024)



**# 95**  
(октябрь-декабрь 2025)



**# 96**  
(январь-март 2026)

# ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

4 марта Владимир Путин по видеосвязи провел совещание с членами Правительства, посвященное вопросам обновления общественного транспорта в регионах страны.



**Марат Хуснуллин,**  
заместитель  
Председателя  
Правительства  
Российской  
Федерации

«С 2025 года реализуется национальный проект «Инфраструктура для жизни», который впервые охватывает всю инфраструктуру, необходимую для улучшения качества среды для жизни. Все показатели по итогам прошлого года выполнены, обеспечен максимальный ввод жилой и нежилой недвижимости.

<...> По дорогам, которые являются важнейшей частью инфраструктуры, мы все планы выполнили. Дороги регионального межмуниципального значения, которые соответствуют нормативным требованиям, составляют 57% при плане 55%. Доля автодорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативу, – почти 76% при плане 70,5%. Всего в 2025 году построено, реконструировано, отремонтировано 28 тысяч километров

дорог, что на 15% превышает показатель предыдущего года. Благодаря системной работе по ремонту и строительству автомобильных дорог обеспечено, в том числе, достижение показателей по снижению смертности в результате ДТП. У нас на 3,3% смертность снизилась в целом по стране.

<...> Следующий важнейший показатель, который влияет на качество жизни, – это, конечно же, общественный транспорт. Транспортная доступность, комфортный общественный транспорт, удобный график работы – неотъемлемые составляющие создания комфортной среды для жизни наших граждан.

Мы к 2030 году стремимся выполнить поставленное Вами целевое значение – обновить общественный парк до 80% всего общественного транспорта. Это непростая задача, но мы за прошедший год благодаря тому, что Вы поддержали массовое выделение автобусов – более 5000 автобусов выделили в прошлом году, уже имеем показатель на уровне 76%.

Для достижения этих показателей мы реализуем меры поддержки федерального уровня, такие как программа льготного лизинга, инфраструктурные кредиты, списание двух третей задол-

женности региональных бюджетов, – [освободившиеся средства] также могут быть использованы на приобретение подвижного состава.

Регионами утверждены программы развития общественного транспорта. Предусмотрено обновление до 2030 года почти 30 тысяч единиц транспорта, в том числе более 27 тысяч автобусов, 1137 троллейбусов, почти 1000 трамваев.

С этого года вводим новую меру поддержки для регионов с невысоким уровнем социально-экономического развития. Это межбюджетные трансферты из федерального бюджета. В настоящее время Минтрансом ведется отбор заявок.

Отмечу, что обновление общественного транспорта для жителей наших городов также позволяет обеспечить загрузку производственных мощностей наших предприятий.

При предоставлении государственной поддержки одним из условий является приобретение общественного транспорта отечественного производства. Благодаря сформированным программам обновления транспорта в регионах формируются долгосрочные планы загрузки отечественных производителей, обеспечивается ранняя контрактация.

Масштабное обновление подвижного транспорта уменьшило количество граждан, не удовлетворенных состоянием общественного транспорта. Мы видим, что за 2025 год их количество резко снизилось, работа стала лучше.

Работаем совместно с органами власти всех уровней над созданием единых транспортных заказчиков, внедрением цифровой модели управления общественным транспортом, созданием удобной маршрутной сети и расписания. В этой работе обеспечивается учет транспортных моделей с градостроительными документами, генеральными планами и мастер-планами, а также управлением парковочным пространством.

В рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни» осуществляется и развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла. Выполнены все мероприятия, предусмотренные графиком ввода основных мероприятий по улучшению качества обслуживания пассажиров. Общий пассажиропоток в ЦТУ

в 2025 году составил 854 млн человек при плановом значении 816 млн человек.

Вообще, Владимир Владимирович, мы сделали такую программу: железные дороги, автомобильный транспорт, общественный, личный транспорт – увязка всех видов транспорта на примере ЦТУ. Большую работу здесь ведет Москва, финансирует эту работу. Мы, со своей стороны, со стороны федерального центра, тоже предусмотрели софинансирование. Надеюсь, что это позволит нам серьезно улучшить качество обслуживания населения общественным транспортом. <...>».

\*\*\*



**Антон Алиханов,**  
*Министр  
промышленности  
и торговли  
Российской  
Федерации*

«<...> Действительно, мощности наших восьми производителей позволяют ежегодно выпускать до 45 тысяч всех видов автобусов, то есть, в принципе, в несколько раз больше объемов контрактации, которые необходимы для выполнения Вашего поручения по обновлению общественного транспорта в регионах.

Под эту задачу в прошлом году по Вашему поручению мы скорректировали механизм льготного лизинга. Увеличили размер скидки с 10 до 40%, выделили на данную категорию финансирования в объеме до 15 млрд рублей только по линии нашего министерства. Это как раз позволило нам синхронизировать меры поддержки по линии Минпрома, Минтранса и Министерства финансов.

Собственно говоря, за прошлый год по этим трем программам трех ведомств было реализовано 4200 единиц техники.

В целом, было произведено почти 10 тысяч средних, больших автобусов и 8200 малых. На этот год мы сохраняем объем финансирования в тех же объемах и уже провели первую стадию отбора на 7 млрд рублей, заключили

соответствующие соглашения с ГТЛК. Я хотел бы отметить, что наши предприятия готовы гибко менять производственные планы, выпуская с одной сборочной линии и другие категории транспорта. Мы можем суммарно производить до 1200 электробусов, около 2000 троллейбусов, 4000 туристических автобусов для этого сегмента.

<...> С учетом господдержки отечественные туристические лайнеры становятся конкурентоспособными по цене с их аналогами из Китая и из других стран. На сегодня в планах контрактации у нас больше 300 таких автобусов для дальних поездок.

Промышленность готова в два раза увеличить ежегодные поставки трамваев, почти до 700 единиц. В прошлом году мы произвели и поставили в регионы больше 350 штук.

И еще один сегмент – это рельсовый транспорт. В прошлом году тоже за счет программы поддержки по линии нашего ведомства мы поддержали инвестпрограмму «Российских железных дорог» на 15 млрд рублей для закупки и локомотивов, и пригородных электричек. По поручению Михаила Владимировича Мишустина в этом году в ближайшую трехлетку ежегодно будем выделять по 20 млрд рублей для продолжения программы обновления подвижного состава пригородных линий в регионах нашей страны. <...>».

\*\*\*

«<...> Регионы утвердили свои программы до 2030 года, половина еще требует подтверждения финансирования. И мы в рамках решения Совета при Президенте по стратегическому развитию на комиссии рассмотрели поручение о том, чтобы изучить вопрос о направлении части

## Ключевые выводы из доклада Марата Хуснуллина об общественном транспорте

Доклад формирует четкую **политику государства в сфере общественного транспорта до 2030 года**. В нем можно выделить несколько стратегических линий: обновление парка, финансовые механизмы поддержки регионов, индустриальную политику и переход к новой модели управления транспортом.

### 1. Главный KPI: обновление парка общественного транспорта

**Ключевая цель до 2030 года – обновление 80% подвижного состава.**

Текущее положение:

- уже достигнут показатель **76% обновления парка;**
- за 2025 год было поставлено **более 5 тысяч автобусов.**

План обновления до 2030 года:

- почти **30 000 единиц транспорта;** из них: **27 000+ автобусов, 1137 троллейбусов, около 1000 трамваев.**

Государство делает **обновление подвижного состава главным индикатором качества общественного транспорта.**

Это политически понятный и измеримый показатель: напрямую влияет на комфорт, виден пассажирам, легко контролируется.

### 2. Общественный транспорт – ключевой фактор качества жизни

Марат Хуснуллин прямо связывает транспортную систему и качество городской среды. Основные элементы: транспортная доступность, комфорт подвижного состава, удобный график движения, интеграция с городской средой. Общественный транспорт рассматривается **не как отрасль, а как элемент социальной политики и городской среды.**

### 3. Федеральная финансовая архитектура поддержки

Для обновления транспорта сформирован **набор федеральных инструментов:**

Основные механизмы:

- льготный лизинг;
- инфраструктурные кредиты;
- списание 2/3 долгов регионов;
- новые межбюджетные трансферты;
- федеральные программы обновления транспорта.

Новая мера – **прямые межбюджетные трансферты регионам с низким уровнем развития.**



**Алексей Цыденов,**  
председатель  
Комиссии Государ-  
ственного Совета  
по направлению «Эф-  
фективная транспорт-  
ная система», глава  
Республики Бурятия

штрафов за ПДД на поддержку общественно-го транспорта. Хотел бы отметить, что в прошлом году объем штрафов – 235 млрд рублей, из них 165 млрд идет в региональные бюджеты, 70 – в федеральный [бюджет], но они по законодательству полностью идут в дорожные фонды. И консолидированная поддержка регионов [заключается] в том, чтобы было [дано] право регионам часть этих собираемых средств направлять на поддержку общественного транспорта.

Марат Хуснуллин подчеркивает, что **федеральный центр готов финансировать модернизацию транспортных систем регионов.**

#### **4. Общественный транспорт как инструмент промышленной политики**

Есть важный индустриальный аспект. Условие получения господдержки: покупка транспорта российского производства. Это позволяет загрузить производственные мощности заводов, сформировать долгосрочные заказы, обеспечить раннюю контрактацию.

Программа обновления транспорта – **одновременно программа поддержки машиностроения.**

#### **5. Новая модель управления общественным транспортом**

Отдельно выделен переход к **системной модели управления транспортом.**

Основные элементы: создание единых транспортных заказчиков, внедрение цифровых систем управления, формирование оптимальной маршрутной сети. Важно учесть синхронизацию с генпланами, мастер-планами, градостроительными документами, управлением парковочным пространством.

Безусловно, эта часть будет зависеть от нормативного состояния дорог и достижения целевых показателей в нормативном состоянии дорог, которые Вами установлены, и [идти] на поддержку общественного транспорта. Оценочно по стране это будет дополнительно порядка 30 млрд рублей – одна пятая от всех штрафов на поддержку общественного транспорта. Но для общественного транспорта это значительная сумма. Это почти удвоение тех мер поддержки, которые сегодня есть.

<...> Владимир Владимирович, еще раз спасибо большое за поддержку такой темы, как общественный транспорт. За счет мер государственной поддержки и качество повышается, и заказ для промышленности. Но главное – сдерживается стоимость билета для людей, потому что государство помогает обновлять подвижной состав».

#### **6. Интеграция всех видов транспорта на примере мультимодальной транспортной системы**

Отдельно выделен опыт **Центрального транспортного узла (ЦТУ).**

Показатели: пассажиропоток **854 млн человек** в 2025 году, плановый показатель – **816 млн.** Модель ЦТУ: железные дороги, городской транспорт, автомобильный и личный транспорт.

#### **Главные стратегические выводы**

- **Обновление транспорта – главный национальный KPI отрасли.** 80% обновления парка – ключевая цель до 2030 года.
- **Федеральный центр становится главным инвестором.** Регионы получают инструменты финансирования обновления.
- **Транспорт – элемент промышленной политики.** Обновление подвижного состава поддерживает российское машиностроение.
- **Переход к новой системе управления.** Цифровые транспортные модели и единые заказчики.
- **Интеграция транспорта и градостроительства.** Развитие транспорта планируется вместе с развитием городов.

По материалам [kremlin.ru](http://kremlin.ru)

Фото: [kremlin.ru](http://kremlin.ru), [government.ru](http://government.ru), [egov-buryatia.ru](http://egov-buryatia.ru)

# ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОВЕТ: СИСТЕМНАЯ ПОДДЕРЖКА

*17 февраля состоялось заседание Комиссии Государственного Совета по направлению «Эффективная транспортная система», главным вопросом которого стало обновление общественного транспорта с использованием мер федеральной поддержки.*



В заседании, которое провел председатель Комиссии, глава Республики Бурятия **Алексей Цыденов**, приняли участие Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин**, представители Администрации Президента, Правительства Российской Федерации, Государственной Думы и Совета Федерации, региональных администраций и транспортных ведомств.

По указу Президента Российской Федерации к 2030 году не менее 85% парка общественного транспорта должно соответствовать установленным нормам по сроку эксплуатации. На долю общественного транспорта приходится более 70% всех пассажирских перевозок, поэтому от его состояния напрямую зависит качество жизни миллионов людей.

Андрей Никитин сообщил о системной поддержке регионов со стороны Минтранса России. С 2020 по 2024 год в регионы поставлено 16,3 тыс. единиц общественного транспорта, а в 2025 году – почти 4,5 тыс., из которых Минтранс софинансировал 1664 транспортных средства.

Министр отдельно остановился на изменении подхода к обновлению парка общественного транспорта: «Теперь по линии Минтранса приоритетной мерой поддержки является предоставление прямых субсидий регионам. Ими можно софинансировать 40% стоимости транспортных средств. Новый инструмент доступен для регионов с уровнем бюджетной обеспеченности ниже 0,85. Он будет адресным для тех субъектов, в которых обновление без мер поддержки было бы невозможно. При этом для регионов с уровнем бюджетной обеспеченности менее 0,65 возможно софинансирование 60% стоимости транспортных средств».

Благодаря новой мере планируется поставить не менее 1600 новых транспортных средств уже в 2026 году. При достижении регионом доли парка в 85% он сможет претендовать на господдержку при закупке электротранспорта – размер субсидии при этом будет равен субсидии на автобус аналогичной пассажироместимости.

Также сохраняются действующие механизмы поддержки: льготный лизинг через ГТЛК



и программа по обновлению электротранспорта по концессионной модели. По программам Минтранса к 2030 году будет обновлено более 20 тыс. единиц общественного транспорта.

Андрей Никитин отметил, что главное – не только приобретение новой техники, но и ее эффективное использование в интересах жителей. «Необходимо синхронизировать поставки техники с развитием маршрутной сети, с повышением удобства для пассажиров. Все, что мы делаем, мы делаем для жителей. Люди должны видеть не просто новые красивые автобусы на улицах, а реальное развитие: удобные маршруты, сокращение интервалов, повышение доступности перевозок», – заявил он.

Алексей Цыденов рассказал, что Комиссия совместно с регионами ведет сбор информации о состоянии пассажирского общественного транспорта и обеспечивающей инфраструктуры в субъектах: «Ее анализ позволит сформировать объективную картину положения дел в сфере пассажирских перевозок и принять эффектив-

ные управленческие решения. Прошу коллег из регионов, которые не предоставили информацию, ускорить работу».

Участников заседания проинформировали о корректировке методики расчета показателя «Доля парка общественного транспорта в агломерациях и городах, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного». Минтранс России подготовлен проект методики и направлен для согласования в Департамент проектной деятельности Правительства Российской Федерации, Минэкономразвития России, Росстат, а также в АНО «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации». Проект методики предусматривает включение дополнительного информационно-аналитического показателя, при расчете которого будут использоваться данные об автобусах, трамваях и троллейбусах в городах независимо от численности населения. При этом расчет основного показателя, влияющего на достижение национальной цели, по-прежнему будет вестись только по автобусам в городах и агломерациях с населением не менее 50 тыс. человек.

Также на заседании были рассмотрены вопросы о расширении условий осуществления перевозок школьников и о синхронизации планов строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог регионального и местного значения с графиками открытия школьных автобусных маршрутов.

*По материалам Минтранса России, Комиссии Госсовета по направлению «Эффективная транспортная система»*

**Справка.** По итогам 2025 года в регионы поставлено 4449 транспортных средств (4201 автобус, 190 трамваев и 58 троллейбусов). Общий объем федерального финансирования составляет 32,6 млрд рублей.

**По линии Минтранса России** обновлено 1664 транспортных средства (1514 автобусов и 150 трамваев) с общим размером средств федерального бюджета в 19,6 млрд рублей по программам льготного лизинга АО «ГТЛК», комплексного развития городского электрического транспорта с применением концессионной модели, а также обновления трамваев в Саратове (точечная мера поддержки).

**По линии других федеральных органов исполнительной власти** обновлено 2785 единиц подвижного состава (2687 автобусов, 58 троллейбусов и 40 трамваев) с общим объемом средств федерального бюджета в 12,9 млрд рублей, в том числе по линии Минпромторга России и Минфина России.



# ФУНДАМЕНТ РОСТА ЭКОНОМИКИ

*20 марта в Колонном зале Дома Союзов состоялось итоговое заседание коллегии Министерства транспорта Российской Федерации, на котором были подведены итоги работы транспортного комплекса в 2025 году и определены планы на ближайшую перспективу.*

В заседании приняли участие заместители Председателя Правительства Российской Федерации **Виталий Савельев** и **Марат Хуснуллин**, Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин**, заместитель Председателя Государственной Думы **Александр Бабаков**, заместитель Председателя Совета Федерации **Николай Журавлев**, аудитор Счетной палаты **Светлана Орлова**, руководители подведомственных Минтрансу службы и агентств, транспортных организаций, представители транспортных вузов, ветераны отрасли.

Андрей Никитин выступил с докладом об итогах работы транспорта в 2025 году и планах на предстоящий период. «Мы исполнили все инфраструктурные планы, включая те, которые заложены в рамках национальных проектов «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни». При непосредственной поддержке Президента и Правительства открыты крупные дорожные объекты. По пору-

чению главы государства начали программу капитального ремонта авиагаваней. Продолжаем реализацию курса на импортозамещение – полностью перешли на закупку отечественного программного обеспечения», – отметил он.

«Наш диалог с законодателями помогает прийти к важным для жителей и грузоотправителей решениям, – сказал Андрей Никитин. – По инициативе Минтранса в минувшем году принято 35 федеральных законов в сфере транспорта. Создана нормативная основа для туристических поездок по железным дорогам. Отрегулирован вопрос оказания услуг по бункеровке судов. Введен сбор на строительство и реконструкцию объектов воздушного транспорта. Закреплен порядок установления границ речных портов».

По поручению Председателя Правительства Российской Федерации Михаила Мишустина ведется работа над обновлением главного документа отрасли – Транспортной стратегии РФ с горизонтом планирования до 2050 года. Утвердить доку-

мент необходимо в 2026 году. Соответствующий Федеральный закон «О транспортной политике» закрепит правовые механизмы работы единой транспортной системы и управления транспортным комплексом на всех уровнях, объединит усилия федерального центра и регионов. «Это наша прямая ответственность перед гражданами. Они должны видеть результаты нашей совместной работы. Именно поэтому Минтранс будет участвовать в согласовании кандидатур региональных профильных министров», – заявил Андрей Никитин. Он поставил задачу руководителям подведомственных органов власти подготовить концепции развития курируемых отраслей, рассчитать конкретные показатели до 2030 и 2036 годов, а планы развития – до 2050-го.

Важным приоритетом 2026 года является создание нормативной базы для внедрения и регулирования автономных транспортных средств. Президент Российской Федерации Владимир Путин подчеркнул, что наша страна должна войти в число глобальных технологических лидеров в сфере беспилотных авиационных систем. «Именно поэтому основная задача – своевременно сформировать законодательную базу. Она позволит безопасно и эффективно внедрять инновации во всех отраслях народного хозяйства страны», – отметил глава Минтранса.

Продолжится работа по совершенствованию защиты от незаконного вмешательства в работу транспорта, обеспечению безопасности движения, сохранению жизни и здоровья людей, кибербезопасности, поддержанию технической годности транспортных средств.

Президент России поставил задачу к 2030 году привести к нормативному состоянию не менее 85% общественного транспорта. «Мы изме-

нили подход к обновлению парка: теперь регионы получают прямые субсидии. Они покрывают не менее 40% стоимости транспортных средств. Уже в 2026 году благодаря этому в городах появится как минимум 1600 новых транспортных средств», – рассказал Андрей Никитин. При этом сохраняются такие действующие программы поддержки, как льготный лизинг и обновление электротранспорта по концессии. «Главное – не просто приобрести новую технику, но и эффективно ее использовать. Крайне важно синхронизировать поставки новой техники с развитием маршрутной сети и повышением качества поездок с особым вниманием к маршрутам, ведущим к социальным объектам. Планируем пересмотреть и подход к субсидированию. Привяжем федеральную поддержку транспорта к показателю удовлетворенности жителей работой региональных властей», – сообщил глава Минтранса.

Огромное внимание уделяется поддержке участников СВО и членов их семей. В частности, ведется работа по социализации бойцов после возвращения к мирной жизни: в 2025 году в РУТ начали обучение 187 ветеранов. Также подписано соглашение СИЦ Минтранса России с Государственным фондом «Защитники Отечества» о создании «горячей линии» по оказанию поддержки участникам СВО на транспорте.

«Наша цель – сделать транспорт доступнее, комфортнее и безопаснее для людей. Сохранить привлекательность отрасли для инвесторов, обеспечить прозрачные условия для перевозчиков. Это фундамент роста экономики и вклад в достижение Россией технологического суверенитета.

*По материалам Минтранса России*

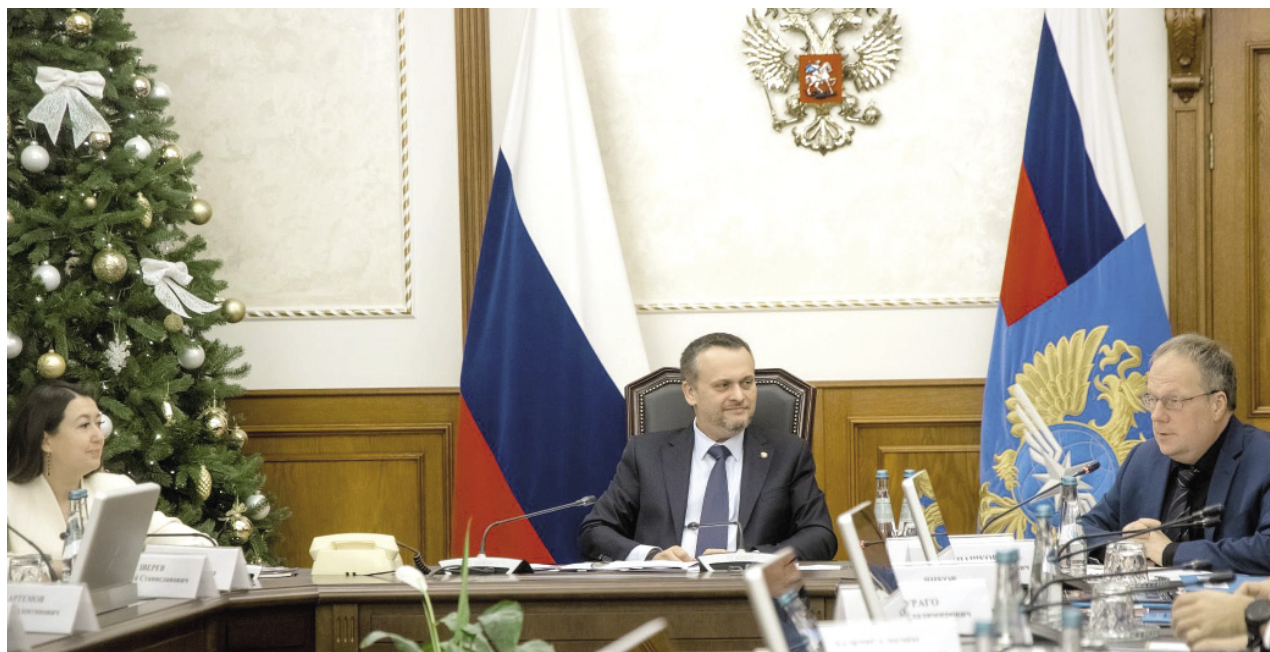


**Материалы к итоговой коллегии Министерства транспорта Российской Федерации доступны на сайте Минтранса России ([mintrans.gov.ru](http://mintrans.gov.ru)).**



# В НОВОМ СОСТАВЕ

*11 декабря состоялось первое заседание Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации созыва 2025–2028 годов, участники которого избрали председателя Совета и обсудили планы работы на ближайшее время.*



В заседании приняли участие Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин** и заместитель секретаря Общественной палаты Российской Федерации **Владислав Гриб**.

Андрей Никитин отметил, что министерство поддерживает постоянный диалог с Общественным советом, а впереди предстоит масштабная работа. «2026 год станет решающим: мы готовим закон о транспортной политике. Сейчас у нас есть сильная система отраслевых норма-



*Андрей Никитин*

тивов, но нет единого законодательного понимания, что такое единая транспортная система и как она должна функционировать. Это все невозможно без совместной работы Минтранса, отраслевых агентств, регионов и крупных транспортных компаний», – подчеркнул он.

Ключевой элемент единой системы – двустороннее сотрудничество с регионами. Задачи, которые сегодня решаются на региональном уровне, часто требуют федеральной поддержки, но не всегда реализуются системно. Нельзя, чтобы приоритеты ремонтных работ оставались вне контроля регионального правительства. Должен быть четко определен формат взаимодействия и ответственность сторон.

Также была затронута тема развития беспилотных технологий. По словам Министра транспорта, государственное регулирование должно вводиться только в тех секторах, где уже сформирован спрос, при этом важно избегать излишних барьеров.



Татьяна Горвая

В частности, требуется пересмотреть требования к допускам для операторов беспилотников. У ребят, работавших в этом направлении на СВО, после возвращения домой должна быть возможность работать внешними пилотами. «Мы должны признать: одинаковые подходы к здоровью и квалификациям для всех категорий операторов неэффективны. Там, где задачи и нагрузки различаются, нужны другие критерии. Мы работаем над оптимальными требованиями к медосмотрам и допустимым ограничениям для операторов автоматизированных систем», – сказал Андрей Никитин.

Особое внимание будет уделено транспортному образованию и развитию транспортной науки. Предстоит пересмотреть подходы к подготовке кадров с тем, чтобы через 10–15 лет сформировать мощный резерв ученых, которые будут двигать отрасль вперед. Поэтому необходимо систематизировать образовательные стандарты и усилить связь университетов с практикой.

Первый заместитель генерального директора Центра стратегических разработок **Татьяна Горвая**, возглавлявшая Общественный совет при Минтрансе России в период с 2022 по 2025 год, рассказала о результатах работы за это время. «За три года Совет сформировал системный массив предложений, усилил межведомственное взаимодействие и наладил практическую связь с регионами и молодежью. Многие инициативы уже легли в проекты нормативных актов и национальные программы. В новом созыве необходимо повысить эту планку и добиться еще более впечатляющих результатов», – заявила она.

Владислав Гриб подчеркнул, что Общественный совет при Минтрансе России занимает высокие позиции по уровню публичности в социаль-



Владислав Гриб

ных сетях и взаимодействия с гражданами и профессиональными сообществами. «Важно выйти за пределы Москвы и поехать в регионы. В каждом из них есть министерство транспорта или соответствующий департамент, а также общественный совет и общественная палата. Кто-то работает лучше, кто-то хуже – такова реальность. Ваша задача – объединить усилия и поддержать регионы для повышения эффективности работы всей транспортной системы России», – заключил он.

На заседании открытым голосованием прошло избрание председателя Общественного совета при Минтрансе России. Единогласным решением членов Совета им вновь была избрана Татьяна Горвая.

Заместителями председателя Общественного совета при Минтрансе России были избраны советник генерального директора АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» **Андрей Силинг** и первый заместитель генерального директора по производству ПАО «Аэрофлот» **Андрей Семенов**.

Руководителем аппарата Общественного совета при Минтрансе России был избран советник статс-секретаря – заместителя Министра транспорта Российской Федерации **Борис Лоран**. Заместителем руководителя аппарата Общественного совета при Минтрансе России была избрана помощник первого заместителя генерального директора Центра стратегических разработок **Анна Болдырева**.

*По материалам Минтранса России, пресс-службы Общественного совета при Минтрансе России  
Фото: пресс-служба Минтранса России, Владимир Дехтеринский*

# ПОЕЗДКИ С ДЕТЬМИ ДОЛЖНЫ СТАТЬ БЕЗОПАСНЕЕ, ДОСТУПНЕЕ И ПРОЩЕ

*25 декабря прошло второе заседание Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, на котором, в частности, поднимался вопрос перевозок детей в автомобилях.*

С приветственным словом к собравшимся обратились статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Зверев** и председатель Общественного совета при Минтрансе России **Татьяна Гороя**.

Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Николай Чередниченко** рассказал о проекте федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

По вопросу «О возможных вариантах использования альтернативных механизмов автомобильным детским креслам при перевозках детей» выступили первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по защите семьи, вопросам отцовства, материнства и детства **Татьяна Буцкая**, члены Общественного



совета при Минтрансе России **Кирилл Янков** и **Ирина Зарипова**, заместитель генерального директора, директор по взаимодействию с органами государственной власти и корпоративными партнерами АО «Кама» («Атом») **Анатолий Кияшко** и начальник управления по разработке автокомпонентов и систем АО «АВТОВАЗ» **Андрей Васильев**.

Проблема детских тарифов в такси остается одной из самых острых в отрасли. После запрета «треугольников» и адаптеров ремней безопасности, а также резкого роста штрафов для самозанятых (до 50 тыс. руб.) водители все чаще





отказываются от перевозки маленьких пассажиров. Причина проста: возить в багажнике сразу четыре вида сертифицированных кресел под разный возраст и рост ребенка физически невозможно. В качестве альтернативы рассматриваются интегрированные кресла и надувные бустеры с «умными» ремнями. Второй вариант – более реальный и компактный. Такие устройства автоматически подстраиваются под рост и вес ребенка. Главный плюс для такси – они занимают минимум места (на заднем сиденье легко помещаются три таких бустера).

По итогам заседания было принято решение создать межведомственную рабочую группу с участием Минпромторга России и региональных экспертов. Цель – разработать шаги по внедрению новых, безопасных и удобных для водителей и детей, сертифицированных удерживающих устройств. По мнению членов Общественного совета при Минтрансе России, необходимо продолжать работать над тем, чтобы поездки с детьми стали безопаснее, доступнее и проще как для пассажиров, так и для водителей.

Участники заседания рассмотрели успешные практики интеграции решений по ручному управлению транспортными средствами и адаптации транспортных средств для ручного управления, которые выполнялись в рамках программ для ветеранов СВО. Сроки такой интеграции зависят от различных факторов. Член Общественного совета при Минтрансе России **Алексей Зотов** обратил внимание на то, что в приведенных примерах коротких сроков интеграции существенным фактором, повлиявшим на внедрение решений для ветеранов СВО, стало создание условий гарантированного заказа.

О кампании «Ответственность», как примере эффективного государственно-частного партнерства в вопросах профилактики безопасности дорожного движения, рассказали член

Общественного совета при Минтрансе России **Вадим Мельников** и исполнительный директор компании «Напитки Вместе» **Станислав Каплан**.

В ходе закрытой части заседания был рассмотрен ряд организационных вопросов. В частности, прошло избрание председателей Комиссий Общественного совета при Минтрансе России. Ими стали:

- Комиссия по обеспечению эффективной деятельности Общественного совета при Минтрансе России и взаимодействию с общественными советами при федеральных и региональных органах власти и субъектами Российской Федерации – Татьяна Горовая;
- Комиссия по сохранению и укреплению традиционных духовно-нравственных ценностей, семейноцентричности – Татьяна Горовая;
- Комиссия по вопросам цифровой трансформации государственного управления на транспорте – Татьяна Горовая;



- Комиссия по вопросам развития пассажирских перевозок – Алексей Зотов;
- Комиссия по вопросам развития грузовой логистики – Сергей Бурого;
- Комиссия по вопросам развития инфраструктуры – Татьяна Редько;
- Комиссия по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте – Вячеслав Керов;
- Комиссия по вопросам научно-технологического развития и образования – Валерий Машков;
- Комиссия по вопросам проведения молодежной политики в сфере транспорта – Алексей Потейко.

*По материалам пресс-службы Общественного совета при Минтрансе России  
Фото: Владимир Дехтеринский*

# КОНСОЛИДАЦИЯ ЛУЧШИХ ПРАКТИК

*12 марта в Новосибирске состоялось совместное выездное заседание Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации и профильных общественных советов субъектов Сибирского федерального округа.*



Заседание прошло под председательством первого заместителя председателя правительства Новосибирской области **Владимира Знаткова** и председателя Общественного совета при Минтрансе России **Татьяны Горовой**.

«Хотела бы поблагодарить Новосибирскую область за взаимодействие с Общественным советом при Минтрансе России. Нашей основной задачей является консолидация лучших практик, проблем и решений, которые мы с участием регионов можем обозначить и внести конкретные предложения в Минтранс России для развития нашей отрасли. Мы в Общественном совете для себя решили, что более эффективным взаимодействием будет отлаженная работа с каждым отдельным регионом», – сказала Татьяна Горовая.

Статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Зверев** принял участие в заседании по видеоконференц-связи. Он подчеркнул, что Совет

стал надежной экспертной площадкой, позволяющей оперативно доводить информацию до регионов и получать от них обратную связь. «Для нас также важно проведение фактической оценки влияния норм на работу отрасли на местах, а также сформировать реестр лучших практик, чтобы регионы всегда были в курсе готовых решений в сфере транспорта. Это подчеркивает, что нам нужна широкая координация», – добавил он.

Участники заседания обсудили перспективы внедрения электронного документооборота на транспорте и формирования реестров экспедиторов и перевозчиков. Отдельное внимание было уделено вопросам обеспечения доступности транспортной инфраструктуры для семей с детьми, а также перспективам развития транспортно-логистической инфраструктуры Новосибирской области.

Татьяна Горовая подчеркнула важность реализации семейноцентричности как подхода,

ставящего интересы, благополучие и потребности семьи с детьми в центр социальной, экономической и корпоративной политики. И в этой связи необходимо развитие пассажирской транспортной инфраструктуры с учетом данного принципа.

Более детально данный вопрос осветил член Общественного совета при Минтрансе России, генеральный директор Союза российских городов **Андрей Максимов**. Он подчеркнул необходимость обеспечения общественного контроля объектов транспортной инфраструктуры на предмет доступности для семей с детьми. Андрей Максимов отметил высокий уровень развития данной инфраструктуры на объектах пассажирского транспорта Новосибирской области, которые проинспектировали члены Общественного совета при Минтрансе России.

Татьяна Горовая, в свою очередь, заметила, что это первый опыт осмотра пассажирской инфраструктуры на предмет доступности для семей с детьми в регионах, и он даст возможность сформировать основные принципы и подходы для организации систематического контроля.

Первый заместитель председателя Государственной Думы, член фракции «Единая Россия», депутат Госдумы от Новосибирской и Омской областей **Александр Жуков** отметил, что благодаря реализации национальных проектов в России удастся не только сохранять существующие дороги в нормативном состоянии, но и строить новые. «В Новосибирской области благодаря слаженной федеральной и региональной команде успешно реализуются инвестиционные проекты транспортной инфраструктуры. Один из самых больших проектов – реконструкция аэропорта Толмачево», – проинформировал он.

Важной задачей для регионов также является разработка механизмов обновления парка общественного транспорта. С докладом на эту тему выступил министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области **Анатолий Костылевский**. Он заявил, что большинство регионов не имеет финансовой возможности обеспечивать обновление автопарка на уровне, превышающем темпы его старения.

«Мы предлагаем механизм – создание отдельного фонда развития общественного транспор-

та. Он позволит сформировать у субъектов РФ стабильный источник финансирования, его наполнение будет обеспечено за счет возврата в региональные бюджеты 100% доходов от штрафов за нарушение ПДД, корректировки размеров административных штрафов, а также расширения полномочий регионов в сфере контроля легкового такси», – рассказал Анатолий Костылевский. Проект уже был представлен ранее на федеральном уровне и получил поддержку со стороны Президента России.

Председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России, генеральный директор «Группы Мовиста» **Алексей Зотов** отметил, что остро стоит не только вопрос обновления транспорта, но и инфраструктуры: «Темпы обновления подвижного состава и инфраструктуры во многих городах уступают темпам их износа. В результате мы видим сокращение наземных маршрутов и снижение транспортной доступности отдельных территорий. Это подтверждают и отраслевые исследования транспортной доступности российских городов».

По его словам, есть и другие тревожные сигналы износа инфраструктуры: «Из-за износа контактных сетей и путевого хозяйства на электротранспорте участились аварии. Поэтому говорить нужно о комплексном обновлении системы городского транспорта».

Член Общественного совета при Минтрансе России, президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири **Сергей Максимов** рассказал о перспективах развития транспортно-логистической инфраструктуры Новосибирской области, а также поделился опытом работы Общественного совета при министерстве транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области.

По итогам заседания участники подтвердили важность совместных усилий федеральных и региональных общественных советов для развития транспортной отрасли страны.

*По материалам Минтранса России, пресс-службы Общественного совета при Минтрансе России, пресс-службы СТЭЛС  
Фото: пресс-служба Минтранса Новосибирской области*

# ДОРОГА К СУВЕРЕНИТЕТУ: НОВАЯ ФОРМУЛА ДЛЯ ТРАНСПОРТА

*Сегодня в мире множится число неэкономических форматов экономической борьбы. В усложняющейся геополитической обстановке этот тренд, очевидно, будет только усиливаться. Прежняя модель глобализации исчерпала себя, а ключевыми векторами развития становятся суверенитет и переход к новой технологической эре.*



**Андрей Силинг,**  
*заместитель генерального директора Агентства стратегических инициатив, исполнительный директор АНО «Платформа НТИ», заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России*

В этих условиях технологии превращаются в базовую основу для решения государственных задач. Они выходят в число главных факторов развития, определяя способность страны проводить самостоятельную внутреннюю и внешнюю политику.

Технологический суверенитет – это способность государства создавать, применять и развивать технологии, критически важные для обеспечения независимости и конкурентоспособности, а также организовывать на их основе производство товаров в стратегически значимых сферах.

В транспортной отрасли достижение технологического суверенитета перестает быть амбициозной целью и превращается в условие выживания и развития экономики. Именно технологии позволяют стране сохранять связанность территории, безопасность и мобильность граждан в условиях внешнего давления и санкционных ограничений. Транспортный комплекс России в этом смысле находится на передовой. В силу специфики наших условий – расстояний, климатических зон, часовых поясов – мы оказались в уникальной ситуации, которая требует уникальных технологий.

## **От потребностей человека – к критическим технологиям**

Современная геополитическая ситуация динамична и многослойна. Переход к многополярности создает новые вызовы для международной безопасности и требует адаптации существующих стратегий технологического развития. Однако до сих пор многие страны и аналитические центры, определяя технологии, на которых нужно сфокусировать усилия, направить инвестиции и обеспечить ускоренное развитие, опираются на методы, сформированные еще в 1970–1990 годы (например, TRL, Gartner Magic Quadrant). Эти подходы отражают внимание инвесторов и уровень внедрения технологии на разных этапах жизненного цикла продукта, но имеют маркетинговую природу и формируют перечни технологий без оценки их влияния на достижение технологического суверенитета.

В ситуации, когда технологический суверенитет становится приоритетом и определяет перспективы развития государства, необходим принципиально иной подход.

Российский метод фокусируется на критических и сквозных технологиях и нацелен

именно на технологический суверенитет. Его суть – в простой, но эффективной формуле: «Потребность человека (по Маслоу<sup>1</sup>) – Задача государства – Критическая технология». Такая модель показывает логику освоения технологий для обеспечения людей едой, безопасностью, энергией, а также для развития новых отраслей – биотехнологий, беспилотных систем. В этой системе координат транспорт занимает уникальное место, закрывая сразу несколько уровней базовых потребностей: от безопасности (контроль неба, Северный морской путь) до развития (транспортные коридоры, мобильность).

При разметке технологического пространства необходимо оценивать потенциал проникновения технологий в другие сферы (их «сквозность»), сложность управления системой, возникающую с появлением новой технологии, срок достижения технологической зрелости, влияние на объекты критической инфраструктуры, а также длительность инвестиционного цикла.

### **На какие вызовы предстоит ответить транспортной отрасли**

#### ***Пространственный и инфраструктурный вызов***

Россия – страна континентальных масштабов, крупнейшее государство в мире. Нам предстоит превратить такие расстояния в преимущество. При этом развертывание традиционной транспортной инфраструктуры в Арктике, Сибири и на Дальнем Востоке зачастую оказывается чрезвычайно дорогим как в строительстве, так и в последующем содержании. Главная цель – обеспечить гарантированный доступ к возможностям для каждого гражданина и бизнеса вне зависимости от географии, доставку грузов и мобильность населения в режиме 24/7 независимо от плотности населения региона.

#### ***Технологический и цифровой вызов***

На горизонте 2035 года транспорт превращается в единую киберфизическую систему. Ключевая концепция здесь – «бесшовное цифровое небо». Она предполагает радикальное упро-

щение интеграции любых автономных систем в единое воздушное и наземное пространство. Эра автономной авиации, где решения принимает искусственный интеллект, взаимодействующий с наземной инфраструктурой и другими дронами, требует перехода от разрозненных ИТ-систем к единой среде, где все объекты обретают цифровых двойников. Движение к бесшовному цифровому небу означает необходимость владеть полным технологическим циклом. Если системы принятия решений в критических ситуациях (например, при эшелонировании дронов или автономном судовождении) написаны не нами, мы теряем контроль над безопасностью.

#### ***Институциональный и регуляторный вызов: цифровое транспортное право***

Стремительное развитие технологий, переход к эре автономности требуют глубоких изменений в сфере транспортного права. Действующее право по-прежнему исходит из того, что за штурвалом или за рулем находится человек.

Необходимо формировать цифровое транспортное право, где объектом регулирования становится не физическое транспортное средство или субъект управления, а единая цифровая транзакция перемещения в гибридной среде. Эта регуляторика, которая легализует работу алгоритмов, определяет юридический статус ИИ-субъектов и создает прозрачные механизмы ответственности в случае инцидентов. Суверенитет в данной сфере – это способность страны первой создать эффективную нормативную среду для беспилотных систем, которая затем может быть предложена миру в качестве международного стандарта.

#### ***Геополитический вызов: потенциал коллективного суверенитета***

Текущая геополитическая обстановка характеризуется переходом от однополярного мира к многополярной модели, что порождает новые центры силы и усиливает глобальную нестабильность. Сегодня нет стран, обладающих полным технологическим суверенитетом. Открывается потенциал для коллективного техно-

<sup>1</sup> Абрахам Маслоу (Маслов, 1908–1970) – американский психолог русского происхождения, автор теории иерархии потребностей, известной как «пирамида Маслоу/Маслова».

# Отрасль и власть

логического суверенитета в рамках дружественных альянсов.

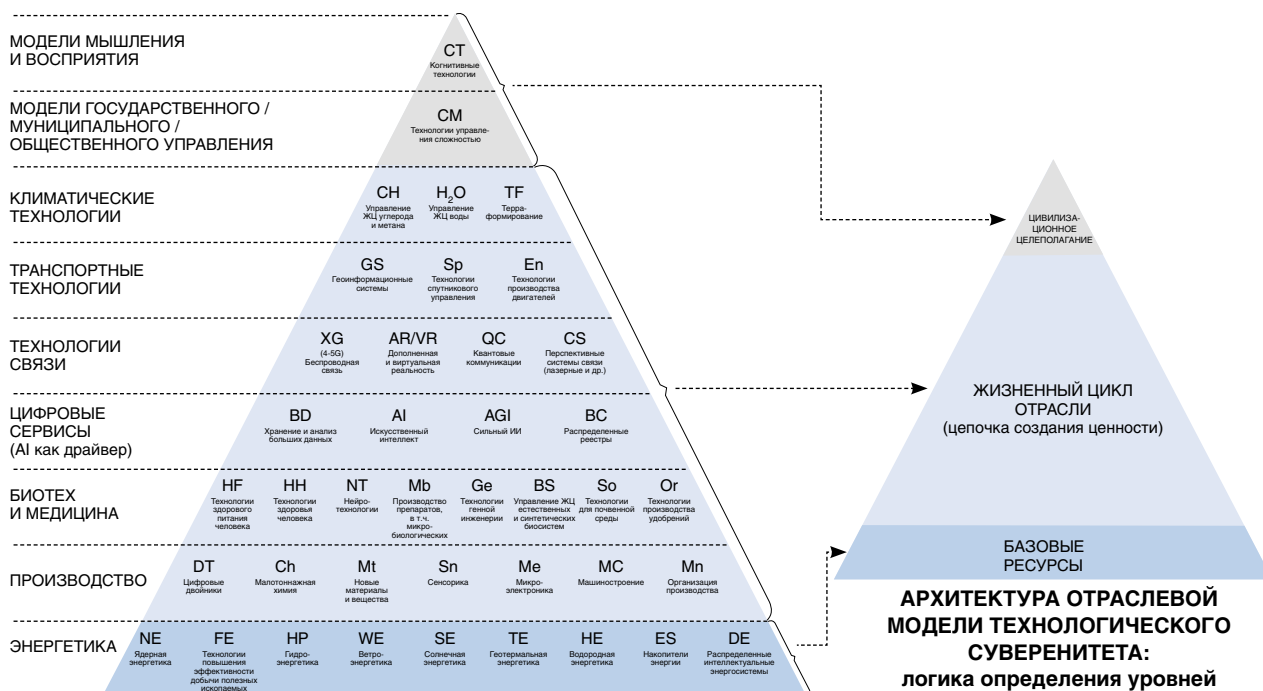
Сфера транспорта здесь может выступить главным интегратором. Создавая общие технологические платформы с партнерами, мы формируем транснациональные логистические коридоры, независимые от западной финансовой и навигационной инфраструктуры. Это путь к созданию «обменного фонда» технологий: Россия может предлагать свои уникальные компетенции в области управления сложными системами и безопасности в обмен на доступ к ресурсам или рыночным нишам партнеров.

Истинный технологический суверенитет – сильная переговорная позиция. Это наличие у страны уникальных компетенций, которые

позволяют масштабировать наши стандарты на макрорегиональный уровень, превращая транспортную связанность в геополитическое единство.

Сегодня Минтранс формирует перспективную модель развития отрасли. Министерством совместно с АНО «Платформа НТИ» и представителями производителей, логистических операторов, судовладельцев, перевозчиков ведется работа по определению технологических приоритетов в сфере водного транспорта, морской робототехники и морских беспилотных систем. Совместно разработаны модели технологического суверенитета для авиационного, автомобильного и железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства в рамках обновляемой Минтрансом России Транспортной стратегии.

## Модель технологического суверенитета государства



«Платформа суверенного технологического развития»



«Бесшовное цифровое небо»

 МОСКВИЧ  
НОВАЯ ЛИНЕЙКА М

Реклама



МОСКВИЧ М70

МОСКВИЧ М90



[moskvich-m.ru](https://moskvich-m.ru)

# ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ МОСКВЫ: ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

*31 марта 2026 года в Московской городской Думе запланировано проведение круглого стола на тему «Электротранспорт Москвы: промышленный потенциал и городская инфраструктура». Мероприятие станет ключевой площадкой для профессионального диалога между представителями органов государственной власти, профильных федеральных ведомств, столичных структур, бизнеса и экспертного сообщества по вопросам дальнейшего развития электромобильности в Российской Федерации и роли Москвы как ключевого центра ее формирования и внедрения.*



Ожидается, что участники заседания сосредоточатся на обсуждении текущих тенденций развития электротранспорта, а также возможных подходов к формированию устойчивой модели роста отрасли. В числе приоритетных тем – развитие промышленного потенциала, повышение уровня локализации производства, расширение линейки отечественного электротранспорта и совершенствование механизмов поддержки производителей. Отдельный блок дискуссии планируется по-

святивать вопросам стимулирования спроса, в том числе со стороны корпоративного и государственного сегментов, а также созданию условий для повышения доступности электротранспорта для конечных пользователей.

Существенное внимание предполагается уделить развитию городской инфраструктуры, прежде всего электрозарядной сети, как одному из ключевых факторов масштабирования



отрасли. Участники круглого стола намерены обсудить подходы к синхронизации темпов развития инфраструктуры и роста парка электромобилей, внедрение современных технологических решений, включая зарядные хабы и цифровые сервисы, а также формирование комфортной городской среды для пользователей электротранспорта. В числе рассматриваемых вопросов – развитие зарядной инфраструктуры в жилой застройке, на улично-дорожной сети, а также на объектах коммерческой недвижимости.

Кроме того, в рамках мероприятия планируется рассмотреть возможные направления совершенствования действующих стратегических документов, включая Концепцию по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Отдельное внимание предполагается уделить обсуждению хода ее реализации, достигнутых результатов и существующих точек роста. Соответствующая аналитическая работа проводится с участием экспертного сообщества под координацией председателя Комиссии по вопросам развития инфраструктуры Общественного совета при Минтрансе России Татьяны Ивановны Редько. В 2025–2026 годах

данная деятельность велась в формате регулярного взаимодействия с отраслевыми экспертами и профильными объединениями, включая представителей Подкомиссии по развитию электрооборудования РСПП, «Деловой России», ОАР, Ассоциации производителей и операторов электростанций, Союза машиностроителей России, а также Ассоциации развития электрического транспорта и инфраструктуры, что позволило сформировать консолидированную экспертную позицию по ключевым направлениям развития отрасли.

В мероприятии планируется участие представителей Московской городской Думы, профильных департаментов Правительства Москвы, а также ведущих отраслевых компаний и ассоциаций. Среди приглашенных – представители производителей электротранспорта и зарядной инфраструктуры, включая АО «КАМА», ООО «ЭМ Рус», АО «Московский автомобильный завод «Москвич», а также профильные объединения и экспертные организации.

Дополнительным элементом программы станет демонстрация современных образцов отечественного электротранспорта, что позволит участникам ознакомиться с текущими технологическими решениями и оценить потенциал их дальнейшего внедрения в городскую среду. Ожидается, что обсуждение будет носить прикладной характер и позволит сформировать предложения, направленные на развитие отрасли, повышение ее устойчивости и создание условий для дальнейшего масштабирования электромобильности в Москве и Российской Федерации в целом.

*Антон Минеев*



# ЭКСПРЕСС-ТЕСТЫ, ПРОФИЛАКТИКА И ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ

*10 марта в Общественной палате Российской Федерации Комиссия ОП РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК провела круглый стол «Новые правила освидетельствования водителей на состояние опьянения – 2026: изменения и правоприменение».*



В круглом столе приняли участие члены Общественной палаты Российской Федерации, представители МВД России, Минздрава России, Общественного совета при Минтрансе России, Всероссийского общества автомобилистов и правозащитных организаций, сотрудники ГИБДД, эксперты в сфере медицинского освидетельствования. Модераторами дискуссии выступили заместитель председателя Комиссии ОП РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК, вице-председатель межрегиональной общественной организации защиты прав потребителей «Комитет по защите прав автовладельцев» **Александр Холодов** и член Комиссии ОП РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК, председатель Общероссийской общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов» **Валерий Солдунов**.

Участники круглого стола обсудили проект постановления Правительства Российской Феде-

рации, разработанный МВД России, который предусматривает внесение изменений в правила освидетельствования водителей на состояние опьянения. Эти изменения, по мнению экспертов, требуют дополнительного обсуждения с участием правоохранительных органов, медицинского сообщества, правозащитников и представителей общественности для оценки их эффективности и соответствия правам граждан.

Ключевыми темами обсуждения стали эффективность использования экспресс-тестов на алкоголь и наркотики при проверке водителей, соответствие новых критериев направления на медицинское освидетельствование требованиям законности и обоснованности, права водителей при прохождении освидетельствования и механизмы их защиты.

«Любые изменения в процедуре освидетельствования должны проходить тщательную



*Александр Холодов*

общественную экспертизу, – подчеркнул Валерий Солдунов. – Мы поддерживаем внедрение современных технологий, способных повысить объективность проверок, но настаиваем: использование экспресс-тестов не должно подменять собой полноценное медицинское освидетельствование. Отказ водителя от предварительного тестирования не может и не должен автоматически повлечь административную ответственность – это принципиальный момент, который необходимо закрепить в финальной версии документа».

Александр Холодов отметил важность общественного контроля как инструмента предотвращения злоупотреблений: «Видеозапись, присутствие понятых, четкий алгоритм действий инспектора – все это должно работать в связке. Только так мы сможем минимизировать конфликтные ситуации и обеспечить доверие граждан к правоприменительной практике».

«Нужно уделять большое внимание профилактике того, чтобы люди не садились за руль в состоянии алкогольного опьянения, – сказал председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России **Вячеслав Керов**. – В 2024 году произошло 10 436 ДТП с пострадавшими с участием нетрезвых водителей. Согласитесь, это огромные цифры. Надо делать все, чтобы формировать культуру отказа от употребления алкоголя за рулем. Такая профилактика может быть разного вида: это и мероприятия в автошколах, и разработка информационно-просветительского контента. Предлагаю продолжать профилактику



*Валерий Солдунов*

всеми способами и развивать сознательность населения».

Участники круглого стола напомнили также о важности качества алкотестеров. «Они, причем качественные, должны быть доступны за вменяемые деньги – чтобы автомобилист мог себе это позволить, – отметил руководитель аппарата Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран**. – Физиология у каждого своя: у кого-то быстро усваивается,



*Вячеслав Керов и Борис Лоран*

у кого-то нет. Поэтому перед выездом нужно иметь возможность самого себя «продуть». А на сегодняшний день невероятное количество алкотестеров непонятно что показывают. Видит человек ноль, выезжает, а при проверке у него совсем другие показатели».

*По материалам пресс-службы Общественного совета при Минтрансе России  
Фото: пресс-служба ОП РФ,  
Максим Белугин*

# КАК РЕШИТЬ ВОПРОС С ЛЬГОТНЫМИ ПЕНСИЯМИ ВОДИТЕЛЕЙ

*В конце декабря коллектив водителей троллейбусов ГУП РК «Крымтроллейбус», обеспечивающих перевозку пассажиров на междугородней трассе Симферополь – Алушта – Ялта в Республике Крым, обратился к генеральному директору предприятия с открытым письмом, в котором сообщается, что при достижении возраста и наличии выслуги лет для получения льготной пенсии они сталкиваются с проблемой ее назначения.*



**Владислав Антонов,**  
президент АНО  
«Центр поддержки  
перевозчиков и пас-  
сажиров», председа-  
тель Общественного  
совета при Министер-  
стве транспорта  
Республики Крым

Тему поднял президент АНО «Центр поддержки перевозчиков и пассажиров», председатель Общественного совета при Министерстве транспорта Республики Крым **Владислав Антонов**, обратившись в Общественный совет Минтранса России. «Эта проблема носит общероссийский характер, – отметил он. – Водители автобусов и троллейбусов, работающие на пригородных, междугородних и межрегиональных маршрутах, из-за отказа в досрочном назначении страховой пенсии вынуждены обращаться в суд. И суд встает на сторону водителей, подтверждая их право на льготный выход на пенсию, которое, согласно нынешнему законодательству, имеют лишь те, кто работал на городском наземном транспорте. Вот такая юридическая коллизия, которую необходимо, желательно как можно быстрее устранить».

По словам Владислава Антонова, водитель автобусного или троллейбусного парка не закрепляется конкретно за городским, пригородным

или междугородним маршрутом: «Он может какое-то время работать на городском маршруте, а потом, пройдя стажировку, перейти на пригородный. Законом это не запрещено. Однако ему приходится в суде доказывать свой стаж именно как городского водителя, предъявляя путевые листы и другие необходимые документы».

«В Республике Крым эта проблема остро стоит с 2014 года, когда регион вошел в состав Российской Федерации и постепенно начал встраиваться в ее правовое поле. Горная междугородная троллейбусная линия Симферополь – Ялта является уникальной. Это самый длинный троллейбусный маршрут в мире. Чем же водитель высокогорной трассы отличается от водителя троллейбуса, который работает на городском маршруте? Или возьмем пригородные маршруты в Севастополе. Севастополь, как Москва и Санкт-Петербург, – город федерального значения. Любой выезд за границы города уже считается межрегиональной перевозкой. А фактически это просто обычный пригород. Но водители, которые работают на этих маршрутах, почему-то не имеют тех же прав, что и их коллеги, работающие на городских маршрутах. Этот вопрос поднимается и обсуждается на разных уровнях более десяти лет, глава Республики Крым дает поручения. Но сдвинуть дело с мертвой точки не получается, поскольку это проблема федерального законодательства», – рассказал Владислав Антонов.



**Владимир Ломакин,**  
*член Общественного совета при Минтрансе России, председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства*

## О льготных пенсиях водителей

Законом РСФСР «О государственных пенсиях в РСФСР» от 20.11.1990 г. № 340-1 (ст. 12, в ред. Закона РФ № 2294-1 от 06.02.1992 г.) установлено, что, в связи с особыми условиями труда водителей автобусов, троллейбусов, трамваев, пенсия устанавливается в льготные сроки: мужчинам – по достижении 55 лет, женщинам – по достижении 50 лет, если они трудились на регулярных городских пассажирских маршрутах не менее 20 и 15 лет соответственно и имеют необходимый общий трудовой стаж. Принятию такого решения способствовала большая работа всего транспортного сообщества, активная позиция Профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Наиболее напряженными были признаны условия труда водителей городского транспорта. Мнение и транспортного сообщества, и законодателей опиралось на авторитетные заключения ведущих институтов страны. Горьковский НИИ гигиены труда и профзаболеваний в своем письме № 1342 от 23.12.1988 г. подтверждал, что «наиболее выражено воздействие неблагоприятных производственных факторов, особенно нервно-эмоциональных нагрузок, на водителей, занятых внутригородскими автобусными перевозками». Этот вывод подтверждался и Киевским НИИ гигиены труда и профзаболеваний (письмо от 16.06.1990 г. № 003290).

Санитарными правилами по гигиене труда водителей автомобилей, утвержденными заместителем главного государственного санитарного врача СССР 5 мая 1988 г. № 4616-88 (п. 5.3), было запрещено «привлекать к сверхурочным работам и устанавливать продолжительность рабочей смены более 10 часов: водителям со стажем вождения автомобиля менее трех лет, в возрасте свыше 55 лет, часто

и длительно болеющим (3 и более раз в году, длительность одного случая утраты трудоспособности – 30 и более дней), допущенным медицинскими водительскими комиссиями к управлению автотранспортными средствами в виде исключения».

В Методических рекомендациях «Режим труда водителей автомобилей, занятых пассажирскими перевозками», утвержденных Главным управлением НИИ и координации научных исследований Минздрава РСФСР 24 августа 1976 года, также подчеркивалось влияние вредных производственных факторов на состояние здоровья водителей. В Рекомендациях говорится, что «анализ результатов исследований показал также необходимость учета возраста водителей при регламентации их рабочего времени. Кривая, характеризующая связь между возрастом водителей и количеством допущенных ими ДТП (по данным опроса), имеет U-образный вид, то есть вероятность допущения ДТП особенно велика среди молодых (до 25 лет) и пожилых (старше 50 лет) водителей. Так как водители в возрасте старше 50 лет имеют, как правило, и большой профессиональный стаж, это свидетельствует о том, что у них возрастные психофизиологические изменения уже не компенсируются повышением квалификации. По данным опроса, водители старше 50 лет значительно чаще предъявляют жалобы на состояние здоровья.

Результаты психофизиологических исследований также подтверждают правильность данного вывода. Сравнительный анализ динамики функционального состояния организма водителей различных возрастных групп в течение рабочего дня показал, что для водителей старших возрастных групп (50 лет и более) характерны более низкий уровень различных физиологических показателей (контрастной чувствительности глаз, критической частоты слияния световых мельканий, пропускной способности зрительного анализатора и др.) и более выраженные изменения ряда показателей (например, снижение пропускной способности зрительного анализатора и контрастной чувствительности глаз) к концу рабочей смены, причем эти изменения наступают раньше у водителей городских автобусов. Все эти соображения заставляют нас сделать вывод о том, что для водителей старше 50 лет, занятых пасса-

# Общественный транспорт

жирскими перевозками (особенно городскими автобусами), предельно допустимая длительность работы на маршруте составляет 9 часов. Возраст водителя, превышающий 50 лет, является абсолютным противопоказанием к участию водителя в сверхурочных работах. Необходимо помнить о том, что для водителей старших возрастных групп физиологическая рациональность режима труда и отдыха имеет особенно большое значение».

Первые решения о льготных пенсиях водителям были приняты еще до появления Закона РСФСР «О государственных пенсиях в РСФСР» в рамках одной организации – Московского МПО ГПТ «Мосгортранс». Уже в августе 1990 года предприятие воспользовалось правами, предоставленными ст. 130 и 131 Закона СССР «О пенсионном обеспечении граждан в СССР» трудовым коллективам и местным Советам народных депутатов, и установило льготную пенсию для водителей на городских маршрутах.

В дальнейшем право на льготную пенсию водителей автобусов, троллейбусов, трамваев, работающих на регулярных городских пассажирских маршрутах, при наличии соответствующего стажа предусматривалось в Федеральном законе от 17.12.2001 г. № 173-ФЗ «О трудовых пенсиях в Российской Федерации».

Сохранено право на льготную пенсию указанных водителей и в принятом в рамках новой пенсионной реформы Федеральном законе от 28.12.2013 г. № 400-ФЗ «О страховых пенсиях». Согласно подпункту 10 пункта 1 статьи 30 «Сохранение права на досрочное назначение страховой пенсии» указанного закона, страховая пенсия по старости назначается ранее достижения общего пенсионного возраста при наличии величины индивидуального пенсионного коэффициента в размере не менее 30 «мужчинам по достижении возраста 55 лет и женщинам по достижении возраста 50 лет, если они проработали в качестве водителей автобусов, троллейбусов, трамваев на регулярных городских пассажирских маршрутах соответственно не менее 20 лет и 15 лет и имеют страховой стаж соответственно не менее 25 лет и 20 лет».

Однако теперь назначение льготной страховой пенсии по старости возможно только в случае, если класс условий труда на рабочих местах водителей соответствует вредному или опасному классу условий труда, установленному по результатам специальной оценки условий труда (СОУТ) (п. 6 ст. 30 ФЗ-400).

Именно с проблемой необъективного определения класса условий труда на рабочих местах столкнулись водители в первые месяцы дей-



ствия нового федерального закона ФЗ-400. Пришедший на смену аттестации рабочих мест новый механизм специальной оценки условий труда водителей из-за ограниченности критериев оценки, установленных в Методике проведения СОУТ, необоснованно признавал условия работы водителей допустимыми. **Получалось, что без проведения мероприятий по улучшению условий труда рабочие места, признававшиеся ранее вредными и опасными, одним росчерком пера стали считаться благоприятными, а работники в одночасье лишились права и на досрочную пенсию, и на дополнительный отпуск, и на соответствующие доплаты.** С незаконным лишением своих законных прав могли столкнуться или уже столкнулись до 80% водителей.

По инициативе Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Российского автотранспортного союза были внесены изменения в постановление Правительства РФ от 14.04.2014 г. № 290, дающие право на разработку Особенности проведения СОУТ на рабочих местах водителей автобусов, троллейбусов, трамваев. В 2017 году такие Особенности были утверждены Приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 30.06.2017 г. № 543н (зарегистрирован в Минюсте России 13.12.2017 № 49229), которые учитывают напряженность труда водителей. Право на досрочную пенсию большинства водителей было восстановлено.

\*\*\*

Вместе с тем вопросы по пенсионному обеспечению водителей остаются.

Представляется не всегда обоснованным невключение в стаж работы, учитываемый для льготной пенсии, периодов работы на ряде пригородных и междугородных маршрутов. Особенно отчетливо это проявляется, например, в Московском регионе, где автобусное сообщение проходит в большей части по землям городов, но **разных** городов, а потому такие маршруты причисляются не к городским перевозкам, а к междугородным или пригородным. Примером могут служить перевозки

между Москвой и Химками, другими городами-спутниками Москвы. Этот вопрос требует решения, так как предприятия сталкиваются с искусственной проблемой, когда водители отказываются работать на таких маршрутах. А пострадать может население этих городов.

Получивший было положительный импульс, этот вопрос стал предметом обсуждения при подготовке заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации по развитию общественного транспорта в августе 2023 года. Однако, несмотря на поручения Президента Российской Федерации, практических решений в этом направлении так и не принято.

\*\*\*

Много вопросов возникает с увеличением пенсионного возраста водителей до 65 лет в результате пенсионной реформы в стране.

Требования о совершенствовании законодательства в части предоставления льгот, снижения пенсионного возраста водителям автобусов, работающим на пригородных и междугородних маршрутах, с учетом приведенных выше исследований условий труда водителей, продолжают поступать.

Еще в 2019 году при участии депутата Госдумы Российской Федерации, президента Союза транспортников России В. Б. Ефимова приказом Минтруда России от 25.05.2019 г. № 365 была создана рабочая группа по анализу влияния возраста водителей транспортных средств на состояние аварийности на транспорте и подготовке предложений по совершенствованию законодательства в части предоставления указанным работникам льгот, в том числе при назначении страховой пенсии по старости.

В соответствии с протоколом заседания рабочей группы от 21.10.2019 г. № 15-3-12ГЛ Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и Российский автотранспортный союз (РАС) провели мониторинг использования водителей разных возрастов на автотранспортных предприятиях, входящих в РАС, а также в тех предприятиях, где действуют организации профсоюза.

Проведенным исследованием были охвачены 238 предприятий автобусного транспорта и 128 – грузового транспорта, всего почти 54 тысячи человек. Результаты мониторинга были доведены до Минтруда России.

Однако Минтруд России в своем письме от 25.12.2019 г. №15-3/10/И-11124 не удовлетворился проведенным анализом и предложил продолжить опрос, расширив круг автотранспортных предприятий, с целью сбора более полной доказательной базы по влиянию возраста водителей автотранспортных средств на состояние аварийности на предприятиях пассажирского и грузового автотранспорта.

В ФГБНУ «Научно-исследовательский институт медицины труда имени академика Н. Ф. Измерова» в 2020 году была проведена научно-исследовательская работа по теме «Разработка методологической платформы (стандартов) в целях выявления и оценки уровня риска жизни и здоровью работников в зависимости от набора вредных и/или опасных факторов производственной среды и трудового процесса на рабочих местах, установленных по результатам специальной оценки условий труда» (далее – НИР), в рамках которой выявлены особенности трудовой деятельности водителей транспортных средств, проанализированы уровни аварийности.

Однако конкретных выводов медицинского характера по поставленным вопросам сделано не было. По мнению Минтруда России, не было собрано достаточных данных, позволяющих однозначно рекомендовать на законодательном уровне пересмотреть возможность снижения пенсионного возраста этой категории водителей. В связи с тем, что орган, который бы провел такие исследования, определен не был, дальнейшая работа рабочей группы была прекращена.

В июле 2023 года профсоюз обратился к Министру труда и социальной защиты Российской Федерации с просьбой вновь рассмотреть вопрос о проведении дополнительных исследований по влиянию возраста водителей транспортных средств на состояние аварийности на транспорте для получения экспертных заключений специализированных медицинских учреждений и получения консолидированного

мнения транспортного сообщества и, при необходимости, подготовке предложений по совершенствованию законодательства в части предоставления указанным работникам льгот, в том числе при назначении страховой пенсии по старости.

В ноябре того же года пенсионный вопрос был включен в протокол Всероссийского круглого стола на тему «Анализ, выводы, предложения по выполнению поручения Президента Российской Федерации В. В. Путина в части решения проблемы с обеспеченностью водителями наземного пассажирского транспорта общего пользования, а также грузовых автотранспортных средств», организованного Союзом транспортников России.

Однако от Минтруда вновь был получен неутешительный ответ о том, что «установление единых требований по назначению досрочной страховой пенсии по старости водителям, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров межрегиональным (междугородным) и муниципальным (городским) маршрутам, ведет к расширению круга лиц, пользующихся правом на досрочное пенсионное обеспечение, и противоречит концепции Федерального закона № 400-ФЗ, сохранившего право на досрочное пенсионное обеспечение за теми категориями граждан, которым такое право предоставлялось ранее действовавшим законодательством, а также не согласуется со Стратегией долгосрочного развития пенсионной системы Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2012 г. № 2524-р, не предусматривающей расширение круга лиц, имеющих право на досрочное назначение страховой пенсии по старости».

По мнению Минтруда, предложения по совершенствованию законодательства в части предоставления водителям транспортных средств льгот при выходе на пенсию должны базироваться на анализе результатов более глубоких комплексных научных исследований о возможном влиянии возраста водителей транспортных средств на состояние аварийности на транспорте.

Поэтому все вопросы о снижении пенсионного возраста нужно начинать с представления

доказательной базы отрицательного влияния профессиональных нагрузок на возрастных водителей.

**Необходимо добиться проведения дополнительных исследований и продолжить работу по установлению таких условий работы водителя, которые обеспечат сохранение здоровья водителя и возможность своевременного безопасного срока выхода на заслуженный отдых.**

Профсоюз работников автотранспорта и дорожного хозяйства, Союз транспортников России продолжают ставить эти вопросы. В 2025 году при отраслевом министерстве был создан

Экспертный совет под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации, который был призван разработать меры по повышению конкурентоспособности и привлекательности профессии водителя общественного транспорта, включая снижение возраста выхода на пенсию отдельных категорий водителей. Совет временно затормозил свою работу, однако мы надеемся, что он возобновит свою деятельность, которая благоприятно скажется на кадровом обеспечении отрасли и здоровье водителей.

*Фото: из личного архива Владислава Антонова, пресс-служба ГУП РК «Крымтроллейбус», [mintrans.gov.ru](http://mintrans.gov.ru)*

**Историческая справка.** Предприятие ГУП РК «Крымтроллейбус» было создано решением Крымского облисполкома № 337 от 9 мая 1959 г. для руководства эксплуатацией троллейбусов на междугородной трассе Симферополь – Алушта – Ялта. Одновременно со строительством междугородной трассы строились троллейбусные линии в Симферополе. Первый троллейбусный маршрут (Марьино – ж/д вокзал), протяженностью 8,5 км, был введен в эксплуатацию 7 октября 1959 г. На нем работало 9 троллейбусов, и за первый месяц было перевезено 200 тысяч пассажиров. В лучшие годы работы предприятия (конец 70-х – 80-е годы) в городе работало 230 троллейбусов на 14 маршрутах, и за один день они перевозили 500 тысяч пассажиров. За рекордно короткий срок, всего за 11 месяцев, была построена междугородная троллейбусная линия Симферополь – Алушта протяженностью 52 км. Введено в эксплуатацию два троллейбусных парка (в Симферополе на 100 единиц и в Алуште на 50 единиц подвижного состава), установлено более 3000 опор, натянуто свыше 200 км контактной сети и смонтировано 12 тяговых подстанций. Таких темпов строительства страна не знала ни до, ни после этой стройки. И 6 ноября 1959 г. было открыто движение на первой в стране и Европе междугородной горной троллейбусной трассе Симферополь – Алушта. В июле 1961 г. было закончено строительство второй очереди междугородной троллейбусной линии Алушта – Ялта, протяженностью 33 км. Таким образом, было завершено сооружение самого длинного троллейбусного маршрута в мире: Симферополь – Алушта – Ялта протяженностью 85 км. В июне 1966 г. после ввода в эксплуатацию троллейбусной линии от ж/д вокзала в аэропорт Симферополь и пуска из аэропорта троллейбусов в Алушту и Ялту протяженностью междугородной троллейбусной линии Симферополь – Ялта составила 96 км. В лучшие годы работы «Крымтроллейбуса» на междугородних маршрутах в летнем сезоне работало 150 троллейбусов, и за один день из Симферополя на южный берег Крыма отправлялось 500 рейсов со средним интервалом 2 минуты. В эти годы билеты на троллейбусы в Алушту и Ялту можно было приобрести вместе с железнодорожными билетами в Москве и столицах нескольких республик СССР.

*По материалам ГУП РК «Крымтроллейбус»*

# ПОДДЕРЖКА ВЕТЕРАНОВ СВО: ОТ СЛОВ К ДЕЛУ

*О возвращении воинов к мирной жизни много говорят. Но иногда за правильными словами не видно, насколько это сложный путь. Особенно для тех, кто имеет тяжелые ранения и инвалидность. В этот момент привычная жизнь меняется, и решающими становятся очень конкретные вещи: возможность работать, понимать, что ты нужен, чувствовать себя частью общего дела.*



**Андрей Майоров,**  
генеральный директор  
АО «Мострансавто»,  
член Общественного  
совета при Минтрансе  
России

У нас в Мострансавто работает больше 400 ветеранов. Считаем своей миссией их возвращение в мирную жизнь. Но для водителей автобусов существуют достаточно жесткие ограничения по здоровью, раньше устроиться с ампутацией было невозможно. Мы задали себе один и предельно практический вопрос: **«Как левая нога задействована в работе водителя автобуса с автоматической коробкой передач?»** Ответ очевиден: **«Никак»**. И мы решили действовать.

Конечно, нужна была поддержка, и мы ее получили. На уровне региона ориентировались на общую политику помощи ветеранам СВО, которую проводит губернатор Московской области Андрей Воробьев. Нас поддержал Министр транспорта Российской Федерации Андрей Никитин.

В рабочем режиме подключились вице-губернаторы Московской области Владимир Локтев и Людмила Болатаева, а также министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Марат Сибатулин. Они помогали решать организационные и межведомственные вопросы.

Дальше работали командой. Помощь оказало Министерство социального развития Московской области, подобравшее более трехсот кандидатов в разных городских округах региона. Включился и Государственный фонд «Защитники Отечества».

**Мы сформулировали для себя понятный набор правил:**

1. В индивидуальной программе реабилитации и абилитации (ИПРА) должно быть прямо указано, что ветеран может выполнять трудовую деятельность водителя при соблюдении определенных условий. В документе фиксируется отсутствие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством с автоматической коробкой передач, допустимый уровень физических нагрузок, рекомендации



*Сергей Афонин, водитель автобуса,  
МАП № 8 г. Химки*

по режиму труда и отдыха, а также необходимость прохождения обязательных медицинских осмотров. Наличие такой ИПРА у ветерана СВО является обязательным основанием для его трудоустройства водителем автобуса.

2. В медицинском заключении по итогам медицинского осмотра должно быть написано, что человек может работать водителем автобуса. Врачи должны подтвердить, что по состоянию здоровья **«рекомендовано управление автотранспортом с автоматической трансмиссией»**. Отдельно подтверждается прохождение психиатрического освидетельствования. Без этого документа выход на линию невозможен.

3. Наличие специальной оценки условий труда (СОУТ). Оценивается, в каких условиях человек работает: уровень шума и вибрации, температура и освещение в кабине, рабочая поза и общая нагрузка. Для водителя с частичной ампутацией левой ноги отдельно подтверждается, что управление автобусом с автоматической коробкой передач безопасно и не создает дополнительных рисков. По итогам СОУТ фиксируется, что условия труда подходят конкретному человеку и соответствуют медицинским рекомендациям.

Мы проводим специальную оценку условий труда на рабочем месте (автобус с автоматической коробкой переключения передач), прописываем, что оно адаптировано для инвалидов с определенными травмами.

После этого взяли на себя ответственность и устроили в Мострансавто **ветерана СВО с частичной ампутацией левой ноги на работу водителем автобуса**. Но отдавали себе отчет, что при буквальном чтении закона и медицинских норм такой шаг может вызвать сомнения.

Официальное разъяснение от Министерства здравоохранения Российской Федерации появилось уже позже, после обращений депутатов, общественных и ветеранских организаций и даже пассажирских сообществ с вопросом снятия ограничений для работы водителями автобусов для ветеранов СВО. И там, по сути, подтвердили нашу логику: даже если есть противопоказания, то можно работать при соблюдении ряда условий. Разъяснение помогло расставить все точки над *i*. Теперь мы четко знали все



*Павел Буцких, водитель автобуса, МАП № 1 г. Люберцы*

необходимые требования к состоянию здоровья, транспортному средству и условиям, при которых работа остается безопасной.

Сегодня ветераны СВО работают водителями автобусов в Люберцах и Солнечногорске. В Одинцово один из ветеранов проходит переобучение и готовится выйти на маршрут. Отдельно отмечу, что если ветеран хочет работать, но у него есть водительское удостоверение категории В, а категории D нет, мы берем на себя его бесплатное переобучение.

Наш опыт сейчас уникален, но уверен, что он не разовый. При аналогичном подходе к решению этого вопроса его можно повторить. В основе – индивидуальное медицинское заключение, соответствие индивидуальной программе реабилитации и подтвержденные условия труда.

Мы смогли, и вы сможете. А совместная работа с профильными министерствами региона, медицинскими и социальными службами, ветеранскими фондами и даже пассажирскими сообществами поможет проходить все этапы быстрее. Мы не считаем, что сделали что-то экстраординарное. Мы сделали то, что посчитали правильным. Убежден, что настоящая поддержка ветеранов складывается не из слов, а именно из таких решений, из обычного рабочего дня, когда ты понимаешь, что можешь вернуть кому-то ощущение, которое невозможно подделать: **я нужен**.

**От редакции:** *Общественный совет при Минтрансе России неоднократно поднимал тему социальной адаптации и трудоустройства участников СВО (см. № 93 журнала, стр. 20). Опыт АО «Мострансавто» – наглядный пример эффективного решения этой проблемы.*

# КАК ВЫВЕСТИ МЕЖДУГОРОДНИЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ СЕРОЙ ЗОНЫ

*В сфере междугородних автобусных перевозок сложилась сложная ситуация: требуется решать остро стоящую проблему с нелегальными перевозчиками. Этот, а также многие другие актуальные вопросы, касающиеся общественного транспорта и городской мобильности, были подняты экспертами на обсуждении, состоявшемся 24 февраля в Российском университете транспорта. Дискуссия шла на стратегической сессии по обновлению ключевого документа развития транспортной системы страны. Постараюсь подвести некоторый итог сказанного в рамках различных рабочих групп.*



**Алексей Зотов,**  
*председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России*

Ключевой момент: сейчас перевозки есть как легальные, так и нелегальные. Нелегальные выполняются под видом заказных, когда на конечных станциях метро либо на окраинах горо-

да, либо за забором автовокзала на парковке стоят маршрутки, которые подхватывают людей и везут их в соседний город, не имея на то соответствующих документов. Места посадки, адреса конкретных транспортных средств (а то и водителей) местным властям хорошо известны. Ространснадзор, несмотря на нехватку кадров, должен усиленно контролировать данное направление.

Важным решением проблемы стал эксперимент по контролю межрегиональных автобусных рейсов, который стартовал в январе текущего года. Правительство Российской Федерации 11 ноября 2025 года утвердило постановление о запуске эксперимента по созданию системы контроля пассажирских перевозок (СКПП). Новая цифровая платформа, разрабатываемая Минтрансом России совместно с ФБУ «Росавтотранс» и АО «ГЛОНАСС», призвана повысить безопасность, прозрачность и удобство межрегиональных автобусных маршрутов для миллионов пассажиров по всей стране. Система создается в рамках исполнения поручения Президента Российской Федерации Владимира Путина и реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Эксперимент продлится с 15 января по 1 ноября 2026 года. В его отработке примут участие разработчики, компании-перевозчики, регионы, МВД, Минцифры России и Ространснадзор. СКПП представляет собой государственную информационную систему на базе ЭРА-ГЛОНАСС, которая объединит на одной цифровой платформе перевозчиков, пассажиров, автовокзалы и органы власти. Автоматически будут выявляться нелегальные рейсы, соответственно, будет повышаться безопасность перевозок и увеличиваться доходность автовокзалов и добросовестных перевозчиков.

Я бы предложил расширить эксперимент на все внутрисубъектовые маршруты, а еще оцифровать заказные перевозки. Это касается, по крайней мере, тех перевозчиков, кто хочет выполнять перевозки по определенным дням и рейсам. Они могли бы зарегистрироваться и работать согласно действующему законодательству. А легальный транспорт тоже получил бы конкретные цифровые маршруты. Внутри субъекта должна быть обеспечена транспортная мобильность. В том случае, если местная власть не может организовать безопасные перевозки, если она бездействует, тогда по этому вопросу подключается прокуратура, которая контролирует исполнение законодательства на территории Российской Федерации.

Но я здесь бы обратил внимание на другой сложный вопрос, когда между соседними регионами нет транспортной связности, и эта транспортная связность появляется по инициативе бизнеса. Что делать, если такой инициативы

нет и маршрут не выгоден (бывает, что людям ехать до столицы своего региона дальше, чем до соседнего региона)? Нужно определить ключевые маршруты, которым нет альтернативы, а государство должно софинансировать эти маршруты.

ФБУ «Росавтотранс», профильная структура Минтранса России, которая сейчас контролирует межрегиональные перевозки в том числе, могла бы заняться данным вопросом, если ей будут переданы соответствующие полномочия.

Эти вопросы давно назрели, и их следовало решать еще вчера. По сути, нужно реформировать действующее законодательство, чтобы перевозчик, осуществляющий перевозки по тем или иным маршрутам, выполнял качественные показатели. И в случае выполнения качественных показателей часть затрат, которые он понес, восполнялась бы из бюджета. То есть у него появляется мотивация: если делать транспортную работу качественно, будет соответствующее бюджетное софинансирование.

Должна появиться отдельная программа обновления подвижного состава для междугородних автобусных перевозок, потому что сейчас, особенно в селах и муниципалитетах, перевозки выполняются на старом подвижном составе. Такой программы на данный момент нет. Если появится отдельная лизинговая программа для легального бизнеса, это позволит нелегалам перейти из серой зоны в белую.

Фото:  
пресс-служба ООО «Группа Мовиста»



#### Комментарий эксперта

**Борис Лоран, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»:**

«Сознание многих россиян еще таково, что у них не возникает и вопроса о легальности перевозчика, кто и каким образом контролирует техническое состояние автобуса, отдохнул ли водитель, прошел ли он предрейсовый осмотр, застрахован ли, наконец, на случай чего, сам пассажир – везут, и хорошо. Задача государства – используя все свои инструменты, обеспечить пассажиру безопасную, качественную и финансово прозрачную услугу перевозки».

# 15 ЛЕТ НА ОСТРИЕ АТАКИ, ЗАЩИЩАЯ АВТОВОКЗАЛЫ

*В текущем году исполняется 15 лет с момента создания главной некоммерческой организации, спасшей свой сектор транспортной отрасли и продолжающей его оберегать и развивать. Эта отраслевая НКО называется Ассоциация «Развитие автовокзалов страны». Мы начинаем серию публикаций об этой организации, чье создание, работа и ее результаты являются образцом беззаветной защиты своего сектора транспортной отрасли и примером для других отраслевых НКО, как надо сохранять и поддерживать развитие своих, тех, кто тебе доверил свое будущее.*

### Предпосылки создания организации

В конце 90-х и в нулевые годы бывшая советская слаженная система работы сети объектов регулярных междугородних автобусных перевозок была практически полностью разрушена в результате активного и безрассудного исполь-

зования «рыночных механизмов» и свободным доступом новых операторов на рынок. К началу 2010 года стало понятно, что нужны радикальные и безотлагательные меры государства для сохранения оставшейся системы, ее восстановления и интенсивного развития. Лозунг либералов 90-х годов «Рынок сам все расставит



*Заседание правления НП «Развитие автовокзалов страны». 2014 г.*



Члены РАВС на отраслевой конференции в Екатеринбургe. 2013 г.

по местам» не только не оправдался, но и чуть не уничтожил единую, десятилетиями выстроенную советскую систему автобусной связанности городов и регионов России.

1 апреля 2010 года Министр транспорта Российской Федерации Игорь Левитин провел совещание с руководителями российских автовокзалов в Москве, в Минтрансе России. На совещании, в котором также принял участие заместитель Министра транспорта Российской Федерации Николай Лямов, обсуждались пути совершенствования деятельности автовокзалов и пассажирских автостанций по обеспечению высокого качества и доступности услуг, сбалансированно-му развитию маршрутной сети.

В тот период автобусным транспортом общего пользования обслуживалось 968 городов и поселков городского типа, 63 тысячи сельских населенных пунктов. За 2009 год было перевезено 13,7 млрд пассажиров (95,6% к уровню 2008 года). Перевозки пассажиров регулярными автобусными маршрутами между субъектами Российской Федерации осуществлялись по 2836 маршрутам.

В своем выступлении Игорь Левитин отметил, что в последние годы из-за отсутствия государственного регулирования произошли значительные изменения на рынке перевозок пассажиров автобусами в пригородном, междугороднем и международном сообщениях. Появление большого количества перевозчиков различных форм собственности привело к возникновению нерегулируемых рыночных

отношений. За годы экономических реформ автовокзалы изменили свой статус, большая часть из них стала свободными коммерческими предприятиями, которые из-за отсутствия типовых нормативных документов организуют работу по своему усмотрению. По словам Игоря Левитина, в ряде крупных городов возникли несанкционированные и необорудованные места отправления междугородных автобусов. На многих автовокзалах отсутствуют технологические паспорта, договоры с перевозчиками, нет залов для размещения пассажиров, площадок для подвижного состава, отсутствует единая система продажи и бронирования билетов.

Министр отметил, что, в соответствии с законом «О транспортной безопасности», будут усилены требования к деятельности автоперевозчиков и автовокзалов. «В течение года все автовокзалы будут проверены на предмет соответствия требованиям безопасности. Автопредприятия, не соответствующие этим требованиям, будут закрыты», – подчеркнул Игорь Левитин.



# Автовокзалы и ПАТП

Он напомнил, что в соответствии с указом Президента Российской Федерации к 2014 году должна быть создана комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте. Игорь Левитин также сообщил, что планируется введение электронной формы продажи билетов на автобусные междугородние рейсы по примеру уже действующей системы на железнодорожном и авиационном транспорте.

Министр отметил, что на железнодорожном, авиационном, морском и речном транспорте существует сезонное расписание маршрутов. По его мнению, с 2011 года необходимо ввести аналогичное расписание для междугородних автобусов внутри федеральных округов, а в дальнейшем сделать единую систему расписания для всей страны. «Необходимо разработать расписание движения междугородних автобусов по Российской Федерации. Эта мера, а также комплексная система безопасности и система ГЛОНАСС позволят решить проблему нелегальных перевозчиков, которых сейчас на рынке автоперевозок больше половины», – сказал Игорь Левитин.



Агитационный плакат. 2011 г.

Выслушав на этом совещании представителей автовокзалов, рассказавших об остро стоящих проблемах, Министр транспорта рекомендовал создать НКО, представляющее интересы именно автовокзалов с основной функцией организации – стать общепризнанной на всех уровнях власти и представлять интересы всех автовокзалов страны во всех органах власти и во всех регионах.

## Создание организации

На следующий день после совещания началась работа инициативной группы по созданию НКО автовокзалов России. 5 июля 2011 года было зарегистрировано некоммерческое партнерство «Развитие автовокзалов страны» с основным видом деятельности – «Деятельность профессиональных членских организаций» (94.12). Учредителями стали около 30 организаций из 20 регионов России, управляющих объектами транспортной инфраструктуры – автовокзалами и автостанциями.

Целями Ассоциации были обозначены:

- создание благоприятных условий для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры;
- оказание содействия членам Ассоциации в расширении возможностей их производственного, профессионального и социального развития;
- защита законных прав и интересов членов Ассоциации;
- обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- создание условий для добросовестной конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- повышение безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта.

Общим собранием членов организации была утверждена эмблема – белая буква «А» в красном круге, которая символизировала оформление обозначения автовокзалов и автостанций советского периода.

25 апреля 2018 года была изменена организационно-правовая форма организации, и сегодня



*Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области – член РАВС с 2012 года*

Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» объединяет в своих рядах представителей объектов транспортной инфраструктуры междугородних автобусных перевозок из более чем 50 регионов России.

Одним из важнейших вопросов в работе НКО стало взаимодействие автовокзалов перевозчиков и агрегаторов по продаже билетов. Пришла эпоха цифровизации, но тогда не все это поняли.

Отметим, что с завидным постоянством по голове нашего сектора отрасли (автовокзалам) «прилетают» новые проблемы: только одну решим и стабилизируем, как другая уже бьет по затылку. Это больно. Одно позитивно – в нашем секторе транспортной отрасли последние 20 лет точно не расслабишься! У нас нет нефтяной трубы, у нас есть только выхлопная – дизельных двигателей автобусов. Мы рядом с ней дышим давно, и нас не сломить!

Продолжение следует...

*В статье использованы материалы mintrans.gov.ru  
Иллюстрации: из архива Ассоциации «РАВС»*

**Справка. Автовокзал (автобусный вокзал)** – объект автобусной транспортной инфраструктуры пригородного и междугороднего регулярного сообщения, включающий в себя размещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении перевозок пассажиров и багажа. Объект автобусной транспортной инфраструктуры, обеспечивающий возможность отправления от 250 до 1000 человек в сутки, определяется как **автостанция**.

Основные части автостанции или автовокзала – вокзальное здание, перроны для посадки и высадки пассажиров, подъезд к перронам, как правило, изолированный от дороги общего пользования. В здании автовокзала располагаются зал ожидания, кассы для продажи билетов, предприятия общественного питания и розничной торговли, камеры хранения, а также служебные помещения (диспетчерская, административные помещения и т. д.). В здании автостанции расположены только кассы (обычно одна или две) и зал ожидания. Роль диспетчера исполняет кассир. Здание автостанции обычно значительно меньше здания автовокзала. На территории автовокзалов и автостанций имеется пространство для стоянки подвижного состава между рейсами, на крупных автовокзалах установлены устройства для мойки автобусов.

При размещении автовокзала в городе учитывают легкость проезда к нему из-за пределов города, поэтому в крупных городах автовокзалы часто выносятся на окраины. Во многих городах автовокзал размещают на одной площади с другими вокзалами, чаще всего – железнодорожным. Существуют также автовокзалы, совмещенные с другими видами вокзалов в одном терминале.

# БЕЛГОРОДСКИЙ АВТОВОКЗАЛ: 30 ЛЕТ ДВИЖЕНИЯ ВПЕРЕД



Ассоциация  
«Развитие  
автовокзалов  
страны»

*За три десятилетия Белгородский автовокзал прошел впечатляющий путь становления, наполненный достижениями и заботой о пассажирах, – от скромной автостанции до современного автовокзала, отвечающего самым высоким стандартам.*



Автовокзал начал свою работу в феврале 1996 года на базе федерального государственного предприятия «Белгородское пассажирское автотранспортное предприятие № 1». Здание автовокзала было открыто в 1984 году, но впоследствии неоднократно подвергалось реконструкциям, последней из которых стал капитальный ремонт в 2022 году, в результате чего автовокзал кардинально преобразился.

Были отремонтированы инженерные системы – модернизированы системы отопления, водоснабжения, вентиляции и электроснабжения; установлены эффективное климатическое оборудование, новая система пожарной сигнализации и оповещения людей; обновлены внутренняя отделка и декор. Во время ремонтных работ использовались самые современные строительные технологии.

В 2023 году был полностью обновлен фасад здания и отремонтирована кровля. Работы по благоустройству коснулись и прилегающей

территории: перед центральным входом уложена современная тротуарная плитка, смонтированы пандусы, установлены вазоны и скамьи для удобства пассажиров.

За годы работы здесь сформировалась уникальная инфраструктура, ориентированная на максимальный комфорт пассажиров. Сегодня на первом этаже располагаются четыре кассы, диспетчерская, администрация, туалет для инвалидов, комната матери и ребенка, автоматическая камера хранения, информационные мониторы с расписанием движения автобусов, стенды, терминалы самообслуживания, банкоматы, кафе, магазины с прессой, предметами гигиены и продуктами питания. Через зал первого этажа производится выход на перрон. На втором этаже обустроена пассажирская зона для комфортного ожидания: просторный зал, парикмахерская, магазины с электроникой, зона отдыха и массажные кресла. Междугородным и межобластным перевозчикам предоставляется возможность стоянки автобусов на террито-



рии автовокзала. В самом здании автовокзала оборудована гостиница, которая пользуется популярностью не только у пассажиров, но и у водителей.

В соответствии с требованиями законодательства о транспортной безопасности, Белгородский автовокзал прошел процедуру категорирования объекта транспортной инфраструктуры. Для исполнения требований действующего законодательства о транспортной безопасности руководством автовокзала были приняты все необходимые меры:

- установлены цифровые видеокамеры, с предоставлением к ним доступа в режиме онлайн УФСБ по Белгородской области, а также другим контролирующим органам;
- сотрудники автовокзала аттестованы Федеральным дорожным агентством на предмет выполнения работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, и получены свидетельства об аттестации сил транспортной безопасности;
- помимо сотрудников Патрульно-постовой службы безопасность автовокзала обеспечивает подразделение транспортной безопасности,



на вооружении которого – современная система досмотра и видеонаблюдения, позволяющая контролировать движение посетителей и автотранспорта на территории автовокзала;

- установлены контрольно-пропускные пункты с соответствующим инженерно-техническим оборудованием на границе входа в перевозочный сектор зоны транспортной безопасности (перрон убытия) для осуществления досмотра, дополнительного досмотра физических лиц и багажа, ручной клади, личных вещей и контроля доступа в перевозочный сектор только по проездным документам;
- проведена оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры.

В 2023 году утвержден План обеспечения транспортной безопасности, требования которого Белгородским автовокзалом выполняются в полном объеме. Таким образом, была решена и одна из первоочередных задач – сделать пребывание пассажиров не только комфортным, но и безопасным.

Что касается обслуживания пассажиров, то одним из главных инструментов в повышении его эффективности и обеспечении комфорта являются качественные цифровые технологии. Поэтому в июне 2020 года ключевым партнером автовокзала стала российская аккредитованная ИТ-компания, которая предоставила инновационную комплексную систему автоматизации для автовокзала, работающую на облачном решении. Благодаря переходу на данную систему автовокзал получил не только технологичное и современное ПО, а также ряд других преимуществ:

- Установлены терминалы самообслуживания, с помощью которых появилась возможность купить или вернуть билет без участия кассиров (в период пандемии ковида это было очень



## Автовокзалы и ПАТП

своевременным решением), выбрать место в автобусе, оплатить любым удобным способом. Объемы продаж в терминалах самообслуживания показали, что клиенты также предпочитают автоматические сервисы традиционным кассам, стремясь сэкономить время и избежать очередей в часы пик продаж.

- Автоматизация выхода на посадку с помощью системы контроля удаленного доступа. Были установлены турникеты со сканерами, с помощью которых автовокзал полностью ограничил проход в зону транспортной безопасности, в соответствии с ФЗ. Система работает в связке с ПО, при считывании штрих-кода в билете происходит открытие турникета. Кроме того, автовокзал получил значительную финансовую выгоду благодаря оптимизации штата.
- У автовокзала появился современный сайт [avtovokzal31.ru](http://avtovokzal31.ru) с онлайн-сервисом, мобильным приложением и круглосуточной техподдержкой для сотрудников автовокзала и пассажиров.

Вместе с тем данный комплекс автоматизации включен в реестр российского ПО, что является очень значимым фактором сотрудничества в сложившихся реалиях.

В соответствии с требованиями действующего законодательства РФ Белгородский автовокзал был внесен в Реестр остановочных

пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, что позволило и позволяет заключать договоры с перевозчиками, осуществляющими такие перевозки. Белгородский автовокзал имеет 10 посадочных платформ и осуществляет предварительную и текущую продажу билетов на пригородные, межмуниципальные внутриобластные и межобластные маршруты. Срок предварительной продажи на межобластные маршруты увеличен до 60 дней, что очень удобно для пассажиров при планировании поездки. В среднем, за сутки с автовокзала отправляется от 100 до 130 рейсов. Ежедневно уезжают по разным направлениям около 1100 пассажиров.

В настоящее время ООО «Белгородский автовокзал» сотрудничает с более чем 70 юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Хочется отметить многолетнюю ответственную работу основных перевозчиков: ИП Федотова Елена Петровна (Валуйки, Воронеж, Смоленск, Москва, Ростов-на-Дону, Краснодар), ИП Положышник Эдуард Анатольевич (Воронеж), ИП Аведян Артем Аведисович (Россошь, Воронеж), ИП Букавцов Виктор Афанасьевич (Красная Яруга), ИП Дубенский Александр Васильевич (Волгоград, Москва), ООО ГПП (Шебекино), ООО БПП «РЕЙС» (Москва, Саратов, Старый Оскол), ООО Корочанское ПАТП



(Короча), ИП Капустин Юрий Вячеславович (Воронеж, Липецк, Москва). Данные компании зарекомендовали себя как надежные партнеры, демонстрируя стабильную работу и высокое качество предоставляемых услуг на протяжении многих лет, обслуживая регулярные рейсы по всем видам маршрутов.

Все маршруты являются регулярными и внесены в Реестр Минтранса России.

Однако, при всем вышеуказанном благополучии, в последнее время мы столкнулись с проблемой открытия и регистрации межрегиональных маршрутов, полностью дублирующих уже существующие, но не выполняющихся месяцами и годами. Проблема существует и заключается в следующем. В соответствии с требованиями Федерального закона № 220, автовокзалы подписывают согласование по заявкам об открытии новых маршрутов и расписаний. Безусловно, чем больше открывается маршрутов, тем лучше и для пассажиров, и для автовокзалов, если бы не одно но. Перевозчики по ранее согласованным маршрутам либо не обслуживают по утвержденному расписанию, либо нарушают регулярность маршрута, либо автобусы отправляются не с территории автовокзала. В итоге – колоссальное количество «мертвых маршрутов» в реестре. А самое главное, что это переходит в новый бизнес «купи-продай маршрут» или «застолбить время». Формально существующие «мертвые маршруты» блокируют возможность установления нового рейса, так как на практике не выполняются, но продолжают занимать временные рамки в расписании. То есть, отправляя заявки в ФБУ «Росавтотранс» на открытие маршрута, по указанному времени отправления по законодательству рейс открыть не представляется возможным, так как существует нормативный документ, устанавливающий минимальный межрейсовый интервал на межобластных маршрутах и указанное время уже якобы занято «фиктивным» маршрутом, хотя фактически рейсы по нему не осуществляются.

Такая ситуация ведет к значительным проблемам в управлении расписаниями и открывает лазейки для злоупотреблений: перевозчики регистрируют ненужные маршруты для монополизации определенного временного промежутка, мешая конкурентам предлагать аналогичные услуги.

Еще одна из проблем – это сайты-нелегалы, где осуществляются продажи билетов на автобусы с регулярным отправлением «от бордюра». История умалчивает и о поступающей наличности, и об обходе уплаты налогов. Ведь на многих таких сайтах не оформляется билет, лишь фиксируется факт бронирования места, а проезд оплачивается наличными в автобусе и, конечно же, без кассового аппарата. Хочется отметить, что посадка пассажиров вне автовокзалов и автостанций с непроверенным багажом может привести к необратимым последствиям. Наша область является приграничной к государству, к сожалению, в настоящий момент не дружественному России. В этой связи страшно представить, какие могут быть последствия посадки пассажиров с багажом за пределами автовокзала, так сказать, на обочине.

Конкретные примеры: Белгород – Махачкала, Белгород – Грозный, Белгород – Донецк и Белгород – Мариуполь. На эти автобусные маршруты с регулярным расписанием, не зарегистрированные в реестрах, в открытом доступе на сайтах продаются билеты, а перевозки осуществляют перевозчики без лицензий.

Несмотря на разные трудности, с которыми приходится в настоящее время сталкиваться, Белгородский автовокзал всегда ставит амбициозные цели и задачи, стремится к развитию и внимательно следит за безопасностью. Сегодня наш автовокзал – не просто транспортный узел, а комфортный и технологичный центр, где автоматизация процессов обеспечивает комфорт пассажиров и эффективность работы персонала. Мы гордимся пройденным путем и благодарим всех, кто был частью этой истории: сотрудников, партнеров, перевозчиков и, конечно, наших дорогих пассажиров!

В заключение хотелось бы пожелать коллегам из других регионов, невзирая на все сложности и проблемы, возникающие в такой социально значимой сфере, как организация пассажирских перевозок, успехов, которые позволят быть востребованными, оказывать комфортные и безопасные услуги и, безусловно, добиваться прибыльных результатов.

30 лет – точка отсчета новых маршрутов! 30 лет на службе у пассажиров!

*Фото: Белгородский автовокзал*

# Ассоциация «Развитие автовокзалов страны»



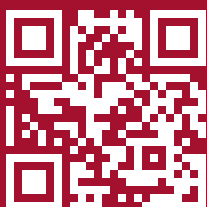
**Голос автовокзалов и междугородних  
автобусных перевозок**

---

**15 лет**

*объединяем лидеров, формируем правила  
и защищаем интересы отрасли*

---



**Присоединяйтесь к нам!**  
Вместе мы не просто идем в ногу со временем.  
**Мы задаем ритм будущему.**



# AUTOBUS EXPO

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОБУСНЫЙ САЛОН

18–21 августа 2026 г.

Крокус Экспо, Москва



[autobus-expo.ru](https://autobus-expo.ru)

[Забронировать стенд](#)



## РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

Городские автобусы

Туристические автобусы

Микроавтобусы

Запчасти и комплектующие

Оборудование для обслуживания и ремонта

Электротранспорт

Организатор



При поддержке



РЕКЛАМА

# В ЭЛЕКТРОННОМ ФОРМАТЕ

*В России готовят к внедрению систему контроля пассажирских перевозок (СКПП).*



**Евгений Мошин,**  
*генеральный директор  
ФБУ «Росавтотранс»*

В январе текущего года стартовал эксперимент по переводу документооборота в сфере межрегиональных пассажирских перевозок в электронную форму, что позволит создать технологическую основу для кардинального повышения прозрачности и легальности рынка пассажирских перевозок. Эксперимент заключается в создании государственной информационной системы, которая объединит на одной цифровой платформе перевозчиков, пассажиров, автовокзалы и органы власти, что позволит решить системные проблемы отрасли межрегиональных автобусных перевозок, такие как бумажный документооборот, отсутствие единых стандартов данных и достоверной информации о перевозках.

Разработка осуществляется АО «ГЛОНАСС» под контролем Министерства транспорта Российской Федерации. В проекте принимает участие ФБУ «Росавтотранс», как уполномоченное Минтранс России подведомственное учреждение.

СКПП призвана повысить безопасность, прозрачность и удобство межрегиональных автобусных маршрутов для миллионов пассажиров по всей стране, а также выявить, какие изменения необходимо внести в законодательство Российской Федерации в сфере автомобильных перевозок пассажиров и что требуется доработать в информационных системах.

Процесс согласования новых межрегиональных маршрутов перейдет в полностью электронный формат. Появятся цифровые помощники

для подачи заявлений, что максимально упростит работу добросовестных перевозчиков.

Система сможет в автоматическом режиме выявлять рейсы, которые выполняются без соответствующих разрешений или существуют лишь на бумаге. Платформа будет интегрирована с сервисом «Народный контроль», что позволит оперативно сформировать жалобу на некачественные услуги.

Также интеграция СКПП в нормативное поле приведет к кардинальному снижению объема недобросовестной информации. В настоящее время в сети Интернет присутствуют предложения об услугах, в том числе от нелегальных и «серых» перевозчиков, которые не несут установленных законом расходов и обязательств. Это создает несправедливую ценовую конкуренцию и дискредитирует легальный рынок. СКПП, за счет формирования единого доверенного реестра маршрутов и перевозчиков, а также механизмов проверки легальности рейсов (цифровых следов), позволит отсеять недобросовестных участников из информационного поля. Билетные агрегаторы получают инструменты для проверки легальности перевозчика, что сместит спрос в сторону законопослушных компаний. С помощью данных от СКПП пассажиры перед покупкой билета смогут легко проверить легальность рейса.

Эксперимент продлится до 1 ноября 2026 года. В его отработке принимают участие не только разработчики, но и компании-перевозчики, владельцы автовокзалов, регионы, МВД, Минцифры России и Ространснадзор.

На сегодняшний день разработана дорожная карта и подписаны соглашения о взаимодействии с участниками процесса, а также ведутся работы по наполнению платформы сведениями о маршрутах. После внесения данных предполагается проведение практической части, апробации сервиса электронного взаимодействия участников процесса перевозок пассажиров.

 СБЕР Т Р О Й К А

# Весь транспорт

---

# одна система

Подключите к СберТройке  
междугородние и межрегиональные  
перевозки



# ЭВОЛЮЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ: ОТ ЦИФРОВОГО МОНИТОРИНГА К АВТОНОМНЫМ ИИ-СИСТЕМАМ

17 февраля состоялась стратегическая сессия, посвященная трансформации управления общественным транспортом. В обсуждении приняли участие представители профильных ведомств, крупнейших региональных организаторов перевозок, Общественного совета при Минтрансе России, а также эксперты из финансового сектора и компаний-разработчиков интеллектуальных систем. Участники синхронизировались в понимании того, что отрасль нуждается в переходе от простых систем мониторинга к единой интеллектуальной экосистеме управления на базе ИИ, и выработали дальнейшую стратегию развития.



**Константин Уфимцев,**  
главный  
исполнительный  
директор ООО «ЦРР»



**Даниил Хвичия,**  
руководитель  
направления  
Транспорт  
ПАО «Сбербанк»

### Ключевые вехи: преодоление человеческого фактора и фрагментации данных

Современные системы управления транспортом достигли предела своей эффективности из-за чрезмерной когнитивной нагрузки на персонал. Диспетчеры перегружены рутинной работой, а их решения зачастую зависят от личного опыта, а не от точных данных. На текущем этапе операторы сталкиваются с критическими «слепыми зонами»: нестабильный GPS-сигнал и разрывы в потоках данных ведут к «нецелевым» пробегам и существенной потере выручки.

Другим вызовом остается ригидность планирования: традиционные расписания не успевают адаптироваться под дорожные заторы, аварии или изменения погоды в реальном времени. Кроме того, дефицит данных с диагностических систем (CAN-шины) создает техническую неопределенность, приводя к внеплановым ремонтам и простоям техники. Эти факторы формируют потребность в универсальных

и комплексных решениях, способных обеспечить прозрачность всех процессов.

### Направление движения: архитектура «умного» управления

Будущее отрасли заключается в переходе от пассивного наблюдения к работе с автономными ИИ-агентами. В этой модели система не просто отображает информацию, а действует как суверенный агент принятия решений. Новая логика управления строится на внедрении функциональных модулей, интегрированных в единое ядро:

- **Интеллектуальная диспетчеризация.** Внедрение «Навигационного арбитра» позволяет сохранять непрерывность мониторинга даже при потере сигнала GPS, автоматически переключаясь на альтернативные источники данных (BLE-маяки, видеоаналитика).
- **Предиктивное планирование и динамические расписания.** Использование математических моделей позволяет мгновенно пересчитывать графики движения в ответ на ДТП или пробки, исключая коррупционные риски

и человеческий фактор при распределении нарядов.

- **Контроль пассажиропотока и выручки.** Сопоставление данных пассажиропотока с транзакциями оплаты позволяет выявлять зоны массовой неоплаты проезда. Внедрение биометрической верификации («оплата по лицу») и тепловых карт спроса помогает оптимизировать маршрутную сеть.
- **Управление парком на базе ML.** Мониторинг технического состояния через CAN-шину в реальном времени дает возможность прогнозировать поломки до их фактического возникновения, оптимизируя закупки запчастей и складские запасы.
- **Персональные сервисы для пассажиров.** Предиктивное информирование через push-уведомления и голосовые помощники на остановках позволяют пассажирам получать актуальные данные о движении транспорта с учетом текущей дорожной ситуации еще до выхода из дома
- **Цифровой выпуск и мониторинг контрактов.** Автоматизация предрейсовых осмотров (телемедицина, ЭПЛ) и контроль исполнения нарядов обеспечивают полную прозрачность работы перевозчика для организатора перевозок и гарантируют выполнение обязательств по брутто-контрактам.



### Направление движения: MaaS и архитектура ИИ-агентов

Будущее отрасли заключается в реализации концепции MaaS (Mobility as a Service) и переходе к работе с автономными ИИ-агентами. В этой модели система не просто отображает информацию, а действует как суверенный агент принятия решений в рамках заданных алгоритмов. Новая логика управления строится на трех типах агентов:

- **Предиктор (Predictor):** прогнозирует спрос, поломки и дорожную ситуацию, переводя управление в предиктивный режим.

- **Арбитр (Arbiter):** разрешает конфликты данных (например, при потере ГЛОНАСС) и проверяет исполнение рекомендаций персоналом.
- **Супервизор (Supervisor):** автоматизирует рутинный контроль, выявляет аномалии и верифицирует работу сотрудников.



### Стратегический вывод: новая операционная реальность

Внедрение подобной экосистемы на стратегическом уровне обеспечивает переход к управлению на основе данных (Data-Driven). Для перевозчиков и операторов это означает прямой финансовый эффект: рост выручки за счет борьбы с безбилетниками, оптимизацию затрат на топливо и ремонты, а также исключение штрафов по контрактам.

Создание единого «источника правды» и автоматизация цифрового выпуска (предрейсовые осмотры, контроль нарядов) гарантируют прозрачность отрасли и рост лояльности пассажиров. В условиях, когда цифровая зрелость становится необходимостью, интеллектуальная система – это единственный способ объединить интересы регуляторов, перевозчиков и горожан. Основная задача платформы – стать надежным партнером для всех участников и пользователей системы, взяв на себя обработку массивов данных и рутинный контроль.





# В ПЕТЕРБУРГЕ В СЕДЬМОЙ РАЗ ПРОЙДЕТ «ТРАНСПОРТФЕСТ»

*С 21 по 23 мая в Санкт-Петербурге состоится VII Международный транспортный фестиваль «ТранспортФест» (6+). Самое яркое событие отрасли объединяет специалистов и любителей транспорта для обмена опытом, обсуждения актуальных вопросов и изучения истории развития транспорта.*

21 мая старт фестивалю даст XXVIII конкурс профессионального мастерства водителей автобусов, за победу в котором будут бороться виртуозы руля из разных регионов России и зарубежных стран. Награждение победителей конкурса состоится на главной сцене фестиваля на Манежной площади. Кроме этого, 21 мая в рамках транспортного фестиваля будут организованы технические визиты в автобусный и трамвайный парки, на Невский завод электрического транспорта и в депо трамвайной линии «Славянка».

22 и 23 мая в центре города, на Манежной площади и Кленовой улице, пройдет выставка инновационного транспорта и оборудования,

где ведущие производители транспортных средств представят свои новинки. Посетители выставки увидят:

- городской пассажирский транспорт (автобусы, электробусы, троллейбусы, трамваи, железнодорожный транспорт, метрополитен);
- специальную технику (транспортную грузовую технику, коммунальную, дорожно-строительную, особого назначения (спасательную) технику и т. д.);
- легковые автомобили и средства индивидуальной мобильности, электромобили, зарядные станции для электротранспорта;
- водный транспорт (речной транспорт, маломерные, малотоннажные суда, суда на воздушной подушке и т. д.);

- воздушный транспорт (самолеты, вертолеты, беспилотные летательные аппараты и т. д.);
- инфраструктуру и комплектующие элементы для разных видов транспорта;
- технические средства, программные продукты и оборудование для обеспечения безопасности движения транспортных средств.

Пассажирская техника, представляемая на фестивале, в дальнейшем будет проходить тестирование на регулярных маршрутах Санкт-Петербурга.

Во время мероприятий деловой программы 21 и 22 мая эксперты обсудят наиболее острые вопросы развития транспортной отрасли. Среди основных тем и дискуссий: модернизация общественного транспорта и стратегия его развития до 2035 года, цифровизация транспортной отрасли, применение новейших технологий в производстве и эксплуатации подвижного состава общественного транспорта, реализация национального проекта «Эффективная и конкурентная экономика» (повышение производительности труда в транспортной отрасли).

23 мая подарком ко Дню рождения города станет крупнейший в России XI Петербургский международный парад ретроавтомобилей. В параде примет участие более 320 единиц техники. Десятки раритетных автобусов, троллейбусов, мотоциклов, грузовых, специальных и легковых автомобилей, проследуют по историческому центру города. После завершения парада на Инженерной улице откроется выставка ретроавтомобилей, доступная для всех желающих.



Фестиваль вновь порадует гостей и жителей Северной столицы концертной программой под открытым небом. В течение двух дней, 22 и 23 мая, на сцене на Манежной площади выступят творческие коллективы, звезды эстрады и победители музыкального конкурса «Полет мечты». Конкурс проводится в рамках фестиваля для начинающих артистов.

Годом ранее мероприятия VI Международного транспортного фестиваля посетили более 125 тысяч человек, в том числе свыше 10 тысяч отраслевых специалистов.

Организаторы фестиваля:

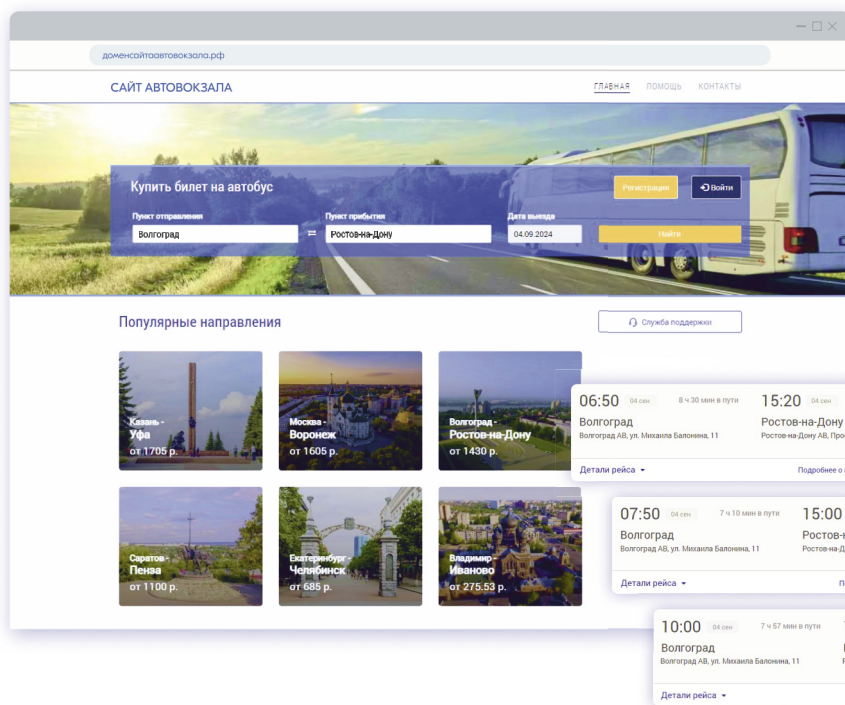
- Комитет по транспорту Санкт-Петербурга,
- СПб ГУП «Пассажиравтотранс»,
- Выставочное объединение «РЕСТЭК»,
- Фонд поддержки духовно-просветительских и социально-культурных проектов и программ.

По материалам [transportfest.ru](http://transportfest.ru)



# Сайт по продаже билетов онлайн

БЫСТРЫЙ результат БЕЗ вложений



## Возьмем на себя ВСЕ этапы:

- ✓ Разработки
- ✓ Сопровождения
- ✓ Поддержки пользователей

Теперь и для продажи билетов на регулярные водные маршруты

# COMVEH 2026: ПРОИЗВОДИТЕЛИ КОММЕРЧЕСКОГО И ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ЕДУТ В МОСКВУ

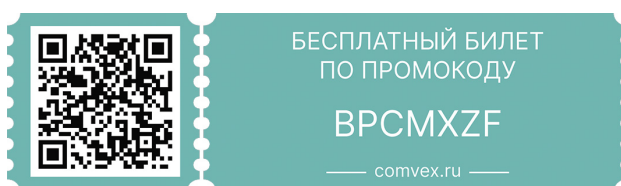
Открыта регистрация посетителей на главную выставку коммерческого транспорта и технологий в России – COMvex (16+).

Несмотря на тяжелую ситуацию на рынке или вопреки ей, 26–29 мая в МВЦ «Крокус Экспо» лидеры отрасли вновь объединятся, чтобы презентовать новинки грузового, электро- и пассажирского транспорта, LCV, прицепов и полуприцепов, различных надстроек, коммунальной техники, телематики и комплектующих.



«Ежегодная выставка COMvex остается безальтернативным местом встречи лидеров рынка коммерческого и пассажирского транспорта, где формируются тренды и закладывается фундамент продаж на год вперед. Поэтому посещение COMvex – это стратегическая инвестиция в развитие вашего бизнеса. Мы приглашаем владельцев и операторов коммерческих, автобусных парков, производителей и дистрибьюторов, представителей органов власти и СМИ присоединиться к лидерам отрасли в Москве», – говорит директор выставки COMvex **Екатерина Мартынова**.

Получить бесплатный билет на выставку можно с промокодом **ВРСМХZF** на официальном сайте выставки:



## Экспоненты готовятся к COMvex 2026: первые анонсы

Экспозиция выставки будет наполнена последними инновациями грузового и пассажирского транспорта, нестандартными предложениями надстроек и современными решениями электро- и газомоторной техники.

Среди участников: ПАО «КАМАЗ», Горьковский автозавод, «Нижегородские грузовые автомобили», Павловский и Ликинский автобусные заводы, АО «МАЗ», «СИНОТРАК РУС», АЗ «УРАЛ», АО «Романов», «Вейчай-Рус Трейдвест», «НОВАТЭК», «СИЛК ВЭЙ», ALTAI TRUCKS, «Смарт Тракс», «АВГ Автокомпоненты», «Чайка-Сервис», «Смоленский завод КДМ», машиностроительный завод BONUM, завод «Смолмаш», «Центромаш», «БПВ Ост», NEMO, Nursan Trailer, Yağın Trailer, OMS Machinery, Mustafa Ceylan, Orthaus Trailers и многие другие.

## COMvex – прямой контакт с клиентами и партнерами

Федеральное значение выставка COMvex имеет благодаря месту своего проведения: **Москва остается единственным центром в России**, где проходят специализированные B2B-выставки коммерческого транспорта такого масштаба.

**Деловая программа** выставки на протяжении четырех дней будет наполнена обсуждениями ключевых вопросов рынков коммерческого и пассажирского транспорта. Здесь можно будет узнать о новых трендах, практических решениях насущных проблем грузоперевозчиков и владельцев автобусных парков, «подсмотреть» маркетинговые ноу-хау и задать свои вопросы спикерам.

*Пресс-служба Sigma Expo Group*

# ИСТОРИЯ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

*Миллионы людей ежедневно совершают поездки на различных видах общественного транспорта. С развитием технологий меняются не только транспортные средства, но и способы оплаты проезда. От кондукторов с поясными билетами, компостеров бумажных билетов, от пластиковых и металлических жетонов мы перешли к бесконтактным картам и мобильным приложениям.*



Первым видом городского общественного транспорта была линейка, она появилась в середине XIX века и представляла собой нечто вроде открытой кареты, в центре которой стояли две скамейки. На них спиной к спине сидели пассажиры. Обслуживался такой транспорт кучером и кондуктором, который и собирал деньги за проезд. Интересно, что сама должность кондуктора была введена в связи с тем, что кучеры много пили и владельцы линеек просто боялись доверять им сбор дохода от перевозок. Оплата производилась таким образом: каждый входивший пассажир говорил, куда он едет, кондуктор выдавал ему соответствующий билет и делал на билете надрыв.

В советское время ввели единый тариф за проезд, что позволило отказаться от кондук-



торов. В салон транспорта поставили кассы, куда пассажиры бросали деньги и отрывали билеты. Вообще, отмена кондукторов стимулировалась партийными органами как один из способов воспитания сознательного человека, но сознательность иногда подводила: количество безбилетников постоянно увеличивалось. Появились так называемые ножницы, то есть разница между количеством проданных билетов и выручкой в кассах. Бросали не всегда полную сумму, кто-то мог и копейку бросить, кроме того, можно было просто потрясти ключами для звука и спокойно оторвать билет.

Позже в крупных городах начали использовать жетоны – металлические или пластиковые, заменяющие бумажные билеты.

Далее появились магнитные карты, которые хранили в цифровом виде информацию о поездках. Пассажир пополнял карту на определенную сумму и мог проходить через турникеты, прокачивая ее по считывающему устройству. Такой способ дал импульс развития первых автоматизированных систем учета поездок.

К началу века сегодняшнего начался активный переход на бесконтактные карты с чипом. Это сделало процесс прохода через турникет еще быстрее и комфортнее: теперь достаточно было просто поднести карту к устройству.

Вслед за транспортными картами на сцену вышли бесконтактные банковские карты. Это был прорыв: пассажирам больше не нужно было приобретать специальную транспортную карту или пополнять ее. Теперь оплата проезда могла происходить напрямую с банковского счета –



достаточно было приложить карту к терминалу на турникете или валидаторе в автобусе.

Смарт-карты позволили внедрить гибкие тарифные планы, автоматическую тарификацию, накопление скидок и даже интеграцию с другими городскими сервисами – например, библиотеками, парковками и системами аренды велосипедов.

Система получила широкое распространение в мегаполисах. Она сократила затраты на обслуживание транспортных карт и упростила доступ к общественному транспорту для туристов и нерегулярных пользователей.

Следующий этап – мобильные технологии. Смартфоны позволяют оплачивать проезд с помощью телефона или даже смарт-часов. Для этого не нужно носить с собой карту – достаточно мобильного устройства.

Более того, транспортные операторы начали разрабатывать собственные приложения, в которых можно купить электронный билет, посмотреть расписание, построить маршрут, получить уведомление об изменениях в движении и многое другое. Это привело к созданию единой цифровой экосистемы вокруг общественного транспорта.

Некоторые города пошли по пути использования QR-кодов. Такие билеты можно купить в приложении и предъявить с экрана смартфона.

Также развиваются виртуальные транспортные карты, интегрированные в банковские или городские приложения. Пользователь может пополнить такую карту онлайн, не выходя из дома. Мультисервисные платформы объединяют разные виды транспорта – метро, автобусы, такси, электросамокаты – в одном приложении с единой системой оплаты.

Будущее оплаты в транспорте связано с биометрическими технологиями – распознаванием лиц, отпечатков пальцев или радужной оболочки глаза: камера распознает личность пассажира и списывает стоимость поездки с его счета. Активно развиваются решения на базе искусственного интеллекта, позволяющие анализировать поведение пассажиров, оптимизировать тарифные планы, предсказывать загрузку маршрутов и даже автоматизировать проверку оплаты без участия контролеров.



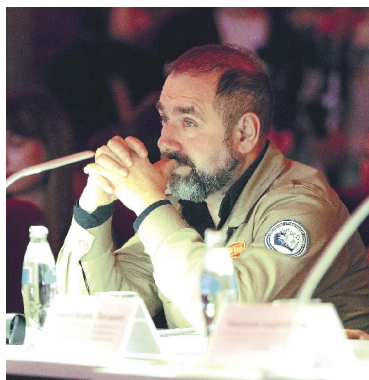
Эволюция оплаты проезда в общественном транспорте – яркий пример того, как цифровые технологии трансформируют повседневные процессы. Переход от бумажных билетов и жетонов к мобильным платежам и биометрии стал возможен благодаря стремлению городов к удобству, эффективности и инновациям. Современные системы оплаты делают транспорт более доступным, ускоряют его работу и улучшают качество жизни пассажиров.

Общественный транспорт является кровеносной системой экономики городов и России в целом. Оплата за пользование общественным транспортом должна происходить автоматически при входе пассажира в подвижной состав.

*По материалам [rosstip.ru](http://rosstip.ru) («Транспорт для каждого»), [VK-сообщества жителей района Зюзино](https://vk.com/club112112112)  
Фото: [sugdeya.ru](http://sugdeya.ru), [fishki.net](http://fishki.net),  
[Евгений Самарин \(mos.ru\)](http://mos.ru)*

# В ЛУЧШИХ ТРАДИЦИЯХ СТУДЕНЧЕСКИХ ОТРЯДОВ

*Российские студенческие отряды за последние годы стали серьезной кадровой опорой для транспортной отрасли страны. Благодаря тесному сотрудничеству с Минтрансом России и крупнейшими предприятиями в 2025 году в отрасли трудилось более 22 тысяч членов студенческих отрядов. Особое внимание отрядному движению уделяет лично Министр транспорта Российской Федерации Андрей Никитин, который высоко оценивает вклад студотрядовцев в достижение важнейших государственных задач.*



**Алексей Потейко,**  
заместитель председателя Наблюдательного совета Российских студенческих отрядов, председатель Комиссии по вопросам проведения молодежной политики в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России

Одними из традиционных лидеров по трудоустройству студенческих отрядов выступают компании автодорожного и мостового строительства. В рамках соглашения между Росавтодором и РСО, которое было заключено на IX Форуме дорожных инициатив в Сочи, выстроено информирование подрядных организаций и подведомственных структурных подразделений обо всех кадровых возможностях, которые сегодня открывают РСО.

В 2025 году в организациях дорожного хозяйства и транспортного строительства было привлечено более 5 тысяч участников студенческих отрядов. Самое важное направление работы – привлечение студотрядов для реализации национальных проектов «Безопасные качественные дороги» и «Инфраструктура для жизни», включающих в себя развитие дорожной инфраструктуры России. Важнейшим драйвером развития взаимодействия с компаниями дорожного строительства

стала грантовая поддержка со стороны Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в рамках подготовки членов студенческих отрядов по востребованным рабочим профессиям. Сегодня РСО готовит для отрасли студентов по 16 профессиям: дорожный рабочий, геодезист, стропальщик, бетонщик-арматурщик, тракторист, сигналист и т. д.



По взаимодействию с «Автодором» можно отметить привлечение отрядов к строительству трассы М-12 «Восток» и участие в строительстве 12 мостов и виадуков.

Важно упомянуть Всероссийскую студенческую стройку «Звезда Оби». В возведении мостового перехода через реку Обь в Сургуте приняли участие 350 студентов из 16 регионов страны. Их труд был удостоен внимания Владимира Путина. «Спасибо вам за вашу работу. Вы продолжаете самые лучшие традиции студенческих отрядов», – сказал Президент Российской Федерации. По инициативе членов студенческих отрядов мосту присвоено наименование «Звезда Оби».

Стартовало строительство Северного обхода города Омска, в рамках которого будет возведено два мостовых перехода. Сейчас ведется активная работа по организации трудового проекта студенческих отрядов и привлечению на эту стройку участников РСО со всей страны. Для подготовки студенческих отрядов к трудовому сезону на базе Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета (СибАДИ) началась подготовка монтажников и дорожных рабочих.



# ГЛАВНЫЙ ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ

*На протяжении 20 лет журнал «Российские автобусные линии» рассказывает о том, чем живет транспортная отрасль: о вызовах, решениях, людях и технологиях, которые меняют повседневную транспортную систему. За эти годы издание стало площадкой для профессионального диалога, где встречаются разные точки зрения и практический опыт, обсуждаются реальные задачи и формируются подходы, находящие применение в отраслевой и управленческой практике. Журнал развивается вместе с отраслью, сохраняя главное – внимание к деталям и уважение к профессиональному сообществу.*



**Борис Лоран,**  
главный редактор  
журнала «Российские  
автобусные линии»

Отраслевой журнал «Российские автобусные линии» сегодня представляет собой системное издание, отражающее развитие транспорта во всех регионах России. С момента выхода первого номера в марте 2006 года он последовательно следит за ключевыми изменениями в отрасли, уделяя внимание ее задачам, актуальным тенденциям и направлениям дальнейшего развития.

Цель журнала – фиксировать ключевые события и их влияние на развитие отрасли, отражать деятельность отраслевых руководителей и управленческие подходы к решению актуальных задач, а также освещать внедрение новых технологий и значимые изменения, происходящие в транспортной системе.

Кроме того, журнал стал открытой площадкой для профессионального общения представителей отрасли, а также федеральных и муни-

ципальных органов власти. На его страницах поднимаются актуальные вопросы, обсуждаются практические проблемы и предлагаются возможные пути их решения.

Свежие выпуски журнала традиционно представлены на ключевых транспортных форумах, выставках, конференциях и других отраслевых мероприятиях. Издание распространяется среди участников профессиональных дискуссий, включая заседания Общественного совета при Минтрансе России, профильных комиссий и рабочих групп, обеспечивая доступ к актуальной информации для широкого круга профессионалов.



*Заседание комиссий Общественного совета при Минтрансе России и подкомитета по железнодорожному транспорту Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию. Москва. 2024 г.*



*Второе заседание Общественного совета при Минтрансе России созыва 2025–2028 годов. Москва. 2025 г.*

20 лет назад участники транспортной отрасли – представители бизнеса, инфраструктуры и органов власти – остро ощущали нехватку доступной и системной информации. Отсутствовал единый источник, где можно было бы получить актуальные нормативные документы, достоверную отраслевую статистику, а также аналитические материалы и ориентиры для принятия решений. Информация была разрозненной, фрагментарной и не всегда проверенной, что затрудняло управленческую и практическую деятельность.



*Межрегиональное совещание по вопросам межрегионального регулярного автобусного сообщения на территории УрФО. Екатеринбург. 2024 г.*

В этих условиях стало очевидно: отрасли необходима единая информационная платформа, способная не только последовательно отражать ее состояние, ключевые проблемы и направления развития, но и обеспечивать высокий уровень экспертной проработки публикаций. Важную роль в этом выполняет экспертный совет журнала, в состав которого входят представители федеральных органов государственной власти и надзора, руководители профильных научно-исследовательских институтов, отраслевых союзов и ассоциа-



*IV Всероссийский транспортный пассажирский форум. Москва. 2023 г.*



ций, непосредственно вовлеченных в формирование транспортной политики и развитие инфраструктуры. Так создается пространство для действительно значимых и профессионально проанализированных материалов, в том числе отражающих разработки, технологические решения и проекты, предлагаемые участниками рынка и профильными ком-

паниями, имеющие отраслевую значимость и соответствующие актуальным задачам ее развития.

За годы своей работы журнал «Российские автобусные линии» отмечен наградами профессионального сообщества, что отражает его вклад в развитие транспортной отрасли,



XXI Съезд Российского автотранспортного союза. Москва. 2023 г.



*Межрегиональное совещание по вопросам межрегионального регулярного автобусного сообщения на территории УрФО. Екатеринбург. 2024 г.*

формирование профессиональной информационной среды, а также статус издания, внесенного в перечень отраслевых средств массовой информации, размещенный на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации, и поддерживаемого Общественным советом при Минтрансе России.

Материалы журнала служат источником актуальной информации для руководителей транспортных предприятий и представителей органов власти, участвующих в формировании и принятии стратегических решений в отрасли, что отражается в системе его распространения, выстроенной с учетом охвата ключевых структур, задействованных в развитии отрасли.

Журнал поступает в федеральные и региональные органы государственной власти, включая Администрацию Президента Российской Федерации, Совет Федерации и Государственную



*Всероссийская конференция «Информационная безопасность. Транспортная безопасность. Импортозамещение». Москва. 2023 г.*



*Первое заседание Общественного совета при Минтрансе России созыва 2025–2028 годов. Москва. 2025 г.*

Думу, федеральные министерства и надзорные органы, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также в организации транспортного комплекса – предприятия общественного транспорта, инфраструктурные и отраслевые объединения, профильные и научно-исследовательские институты, компании, работающие в сфере транспортных технологий и услуг.

Таким образом, на протяжении двух десятилетий журнал «Российские автобусные линии» остается частью профессиональной среды, формируя информационную основу для взаимодействия отрасли, органов власти и бизнеса.

*Фото: Владимир Дехтеринский, Сергей Величкин, Эдуард Корниенко, Борис Ярков, ТПП РФ, из архива журнала «Российские автобусные линии»*

# 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](mailto:info@rosbuslines.ru)

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

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



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

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



# Партнерская программа BlaBlaCar

- Промо цена на платформе
- Таргетированные рассылки
- Бесплатные промо-материалы
- Страница партнера на BlaBlaCar
- Разработка сайта

и другие инструменты для роста вашего бизнеса

**Опубликуйте ваши автобусные рейсы\* на BlaBlaCar  
и выберите свою стратегию роста**

---

\*Только официальные перевозчики, при предоставлении необходимых разрешительных документов

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

## Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

- ✓ Индивидуальный менеджер
- ✓ Быстрое оформление договора
- ✓ Круглосуточная диспетчерская служба



Управление  
страхования  
транспортных  
операторов

Контакты:

8 495 234 36 06,  
onlineOSGOP@ingos.ru

Подробнее  
о продуктах  
по QR-коду:

