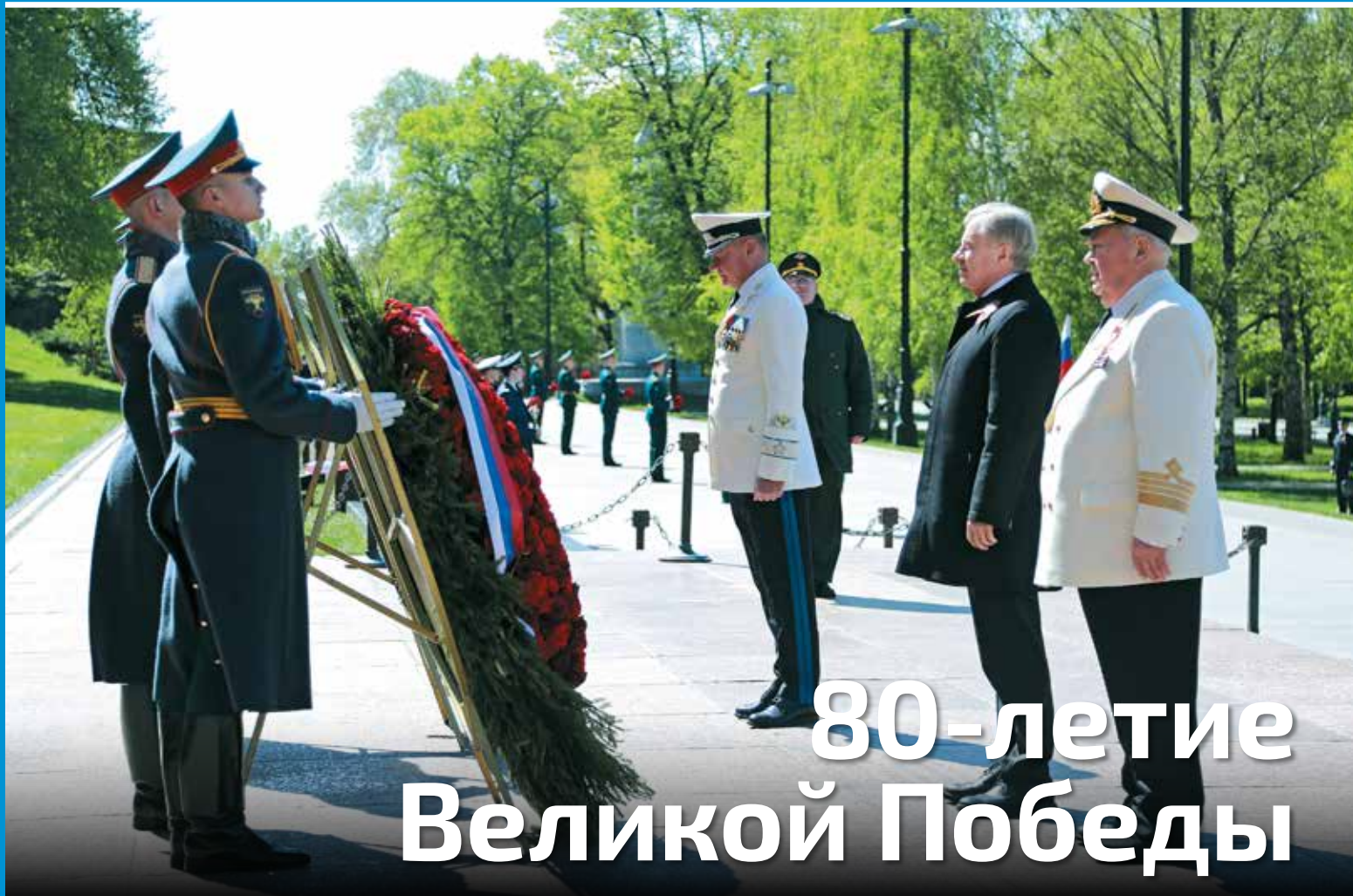


№ 93

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ РОССИИ



80-летие Великой Победы



13 Минтранс России: все цели будут достигнуты



16 Общественный совет: важный эксперимент



24 Конкурс «Лучший водитель автобуса»



Соболь NN минивэн

ВЫГОДА до 846 300 Р*



- Сезонное предложение 400 000 Р**
- Категория прав В / Категория автомобиля М1
- Трансформируемый салон
- 12 лет гарантии от сквозной коррозии
- Более 20 опций в базе
- Радиус разворота от 5,4 м
- Управляемость легкового автомобиля
- Гарантия 4 года или 200 000 км



stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама 0+. Соболь NN. *Указана выгода на автомобиль А13А12-1932-56-Р93-55-00-000 (1/СТ1(NN),5BA,5MA,B3A) стоимостью 4 863 000 руб., действительна при применении скидки 400 000 руб., по акции "Сезонное предложение" и скидки 446 300 Р¹ по фирменной кредитной программе, проводимой АО «Платформа А» и "Банк ВТБ" ПАО по тарифу GAZ (Локал) АЛ. Полные условия по программе GAZ (Локал) АЛ: диапазон полной стоимости кредита: от 28,100% до 28,100% диапазон базовых процентных ставок: от 29,5% до 29,5%, сумма кредита от 300 тыс. до 4 млн. руб., срок кредита от 84 до 96 месяцев. Оформление КАСКО не обязательно. По данной программе доступны для приобретения новые автомобили у официальных дилеров. Условия действительны на дату публикации и могут быть изменены Банком. Банк вправе отказать без объяснения причин. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Банк ВТБ (ПАО). Генеральная лицензия Банка России № 1000. Не является публичной офертой. Подробности у официальных дилеров и у торговых представителей АО "Платформа А".

**Сезонное предложение – скидка предоставляется по акции «Сезонное предложение». Предоставляется всем клиентам, приобретающим указанную модель автомобиля: 400 тысяч рублей Газель бизнес бортовой 4х4 (33027X) и доработанные автомобили на их базе, доработанные до специальной техники автомобили на базе Газон Некст (C4XR1X, C4XR3X, C4XRBX) (поставка от АО «Платформа А»), Автомобили Газель Некст полной массой 4,6 тонны (C4XR9X, C4XR0X, C45RXX, C46RXX) или с опцией 9VA («Тяжелые условия эксплуатации») и доработанные автомобили на их базе, автомобили Соболь NN минивэн и доработанные автомобили на их базе;

Акция действует до 31.08.2025г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. Не является публичной офертой. Подробности уточняйте у официальных дилеров и у торговых представителей АО "Платформа А".

Содержание



Состав экспертного совета
отраслевого журнала
«Российские Автобусные Линии»

2

Слово редактора

4

80-летие Победы

Нам дороги эти
позабыть нельзя

6

Отрасль и власть

Общественный совет:
итоги работы в 2024 году

8

За достигнутые
трудовые успехи

12

Все цели будут достигнуты

13

Важный эксперимент

16

Социальная миссия

Трудоустройство бойцов СВО

20

Общественный транспорт

Поработят человечество
или уменьшат количество ДТП:
что думают россияне
о беспилотном транспорте

22

Лучшие водители страны

24

История

Уникальный труд
железнодорожного промышленника

28

Наша «Юность»

44

Автовокзалы и ПАТП

Требуется увеличение переходного периода

30

Современный автовокзал:
вызовы времени и векторы развития

32

Выходила на вокзал Катюша

35

Информационные технологии

Городская мобильность: проблемы и задачи

36

Влияние новых технологий
на эффективность управления
системой общественного транспорта

38

Цифровая платформа транспортной
реформы в Курской области

42

Отрасль и образование

Обеспечение безопасности
пассажирских перевозок

46

Юбилей

20 лет отраслевой НКО: в чем секрет
авторитета Ассоциации «ЕТС «АЛС»

50

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**
ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
93 (апрель-июнь 2025)

Издается с 2006 года

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

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

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

Периодичность выхода:
4 выпуска в год

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

Фото на обложке:
пресс-служба Минтранса России,
пресс-служба НИИАТ

Главный редактор: Лоран Борис Олегович
Заместитель главного редактора: Керов В.В.

Шеф-редактор: Шитикова Е.М.

Выпускающий редактор: Лоран А.Е.

Редактор: Никитушин А.С.

Помощник главного редактора: Лоран О.Б.

Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.

Дизайн и верстка: Войлокова Н.В., Полунина Е.В.

Корректор: Балашова Е.А.

Реклама и распространение:

тел.: +7 (915) 232-94-09

Адрес редакции и учредителя:

119415, г. Москва, просп. Вернадского, д. 39, оф. 613,

тел.: +7 (495) 739-34-00, +7 (915) 232-94-09;

e-mail: info@rosbuslines.ru

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

Дата выхода в свет: 07.07.2025 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



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



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



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



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



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации
транспортных инженеров



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского
объединения пассажиров



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



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



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



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



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



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



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



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



Ревко А. К.,
президент Тульского областного
союза транспортников



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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



Шейкин А. Г., первый
заместитель председателя
Комитета Совета Федерации
по конституционному
законодательству и государствен-
ному строительству



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

**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



АВТОБУСЫ ПАЗ

Выгода до **2 084 000 Р¹**
на автобусы ПАЗ



0% авансовый платёж²



10% скидка по Гослизингу³



Широкий выбор модификаций



Гарантия 3 года или 150 000 км



7 лет – максимальный срок финансирования²



Гарантия до 10 лет от сквозной коррозии



Для городских и пригородных перевозок



Современный дизайн интерьера и экстерьера

stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама. 1. Указанная выгода применяется на автобусы «Citymax 9» (ПАЗ-422320-14) использующих в качестве топлива Компримированный природный газ (КПГ, CNG, метан) и складывается из: скидки 1 584 000 руб. по "Программе субсидирования приобретения автомобилей на газомоторном топливе", и скидки 500 000 руб. по фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» и ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631). Оцените свои финансовые возможности и риски. Предложение действительно до 31.08.2025 г. или до истечения бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Подробности у дилеров «ПАЗ» и у торговых представителей АО «Платформа А». 2. Программа предполагает предоставление Клиенту автобуса в финансовую аренду (лизинг) с авансом от 0% от стоимости автобуса, сроком до 7 лет и зависит от выбора предмета лизинга и размера первого платежа по договору лизинга. Основные условия программы: Лизинговая компания партнер ООО «Балтийский лизинг» (ИНН 7826705374, ОГРН 1027810273545). Решение о выдаче лизинга на определенных условиях принимается лизинговой компанией. Лизинг в рублях РФ, срок 12-84 мес., первоначальный взнос от 0% до 49% от стоимости автобуса, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента, без страхования жизни. Обязательно страхование КАСКО. Оцените свои финансовые возможности и риски. Предложение действительно до 30.08.2025 г. или до истечения бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Подробности уточняйте у дилеров «ПАЗ» или у торговых представителей АО «Платформа А». 3. Гослизинг – Государственная программа льготного лизинга, проводится Минпромторг РФ, согласно постановления Правительства России от 08.05.2020 №649 (далее Программа). Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.01.2025 г. Лизинговой компанией-участником программы предоставляется скидка на размер первоначального взноса по лизингу в размере 10%. 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. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Оцените свои финансовые возможности и риски. Программа действует до 30.08.2025 г. или до истечения бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Количество автомобилей ограничено. Подробности в Дилерских центрах и у торговых представителей АО "Платформа А".



Борис Лоран,
главный редактор
журнала «Российские
автобусные линии»,
президент Ассоциации
«Единая Транспортная
Система «Автобусные
Линии Страны»,
президент Ассоциации
«Развитие авто-
вокзалов страны», член
правления Российско-
го автотранспортного
союза, член Коорди-
национного совета
представителей авто-
мобильного и город-
ского электрического
транспорта Минтранса
России, член научно-
технического совета
ОАО «Научно-
исследовательский
институт автомобиль-
ного транспорта», член
Коллегии Федеральной
службы по надзору
в сфере транспорта,
член Общественного
совета при Минтрансе
России, 1-й замести-
тель председателя
Общественного совета
при Минтрансе России



«Обществен-
ный
совет при
Минтрансе
России»

«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

Тема этого номера посвящена главному празднику страны – Дню Победы. Помнить и чтить светлую память защитников Родины и быть достойными их – наш святой долг! Ценить и поддерживать сегодняшних защитников Родины, продолживших священное дело своих дедов и прадедов в уничтожении фашизма, – это тоже наш святой долг!

Номер выйдет в самом разгаре лета и сезона отпусков. Транспортная отрасль работает как часы, чтобы предоставить всем пассажирам современную и безопасную услугу перевозки. Неслучайно много материалов номера посвящено общественному транспорту – его развитию в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни». Минтранс России проводит большую работу по организации серии образовательных семинаров в регионах России для распространения лучших практик в сфере безопасного осуществления перевозок общественным транспортом.

Подходит к завершению деятельность Общественного совета при Минтрансе России созыва 2022–2025 годов. В этом номере мы подводим итоги проделанной работы. Отметим особую заслугу председателя Совета Татьяны Горовой, которая вывела Совет с предпоследнего места в рейтинге общественных советов при ФОИВ, составляемом Общественной палатой Российской Федерации, в пятерку лидеров. Следующий созыв формируется, его состав будет обнародован после подписания Министром транспорта нового приказа. Об этом мы оперативно сообщим. Следите за новостями: QR-коды для перехода на информационные ресурсы Общественного совета размещены на этой и последней страницах журнала.

В номере мы также поднимаем актуальную проблему автовокзалов и междугородних автобусных перевозок. Речь идет о неготовности данного сегмента отрасли к вступлению в силу 1 сентября будущего года Федерального закона № 401-ФЗ. Нет методики расчета тарифов на платные услуги автовокзалов, и только новый перенос срока вступления в силу этого закона позволит все доделать и избежать сбоя в работе системы автовокзалов.

Сегодня мы анонсируем проведение «Транспортной недели 2025», которая традиционно пройдет в Москве с 15 по 20 ноября. Это ежегодное событие объединяет ключевых участников транспортной отрасли: представителей власти, бизнеса, науки и экспертного сообщества. Основные мероприятия – XIX Международный форум и выставка «Транспорт России» – состоятся с 18 по 20 ноября в комплексе «Гостиный Двор».

В рамках программы форума пройдет награждение победителей XII Национальной премии «Формула Движения». Приглашаем кандидатов на соискание премии в сегменте Общественного транспорта. Подробности – в наших информационных каналах.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

ГРУППА

МОВИСТА



- ✓ 10 городов-участников
- ✓ Более 620 км трамвайных путей
- ✓ Более 640 низкопольных трамваев
- ✓ Объем инвестиций – более 231 млрд руб.



ВО ВСЕХ ГОРОДАХ ПРИСУТСТВИЯ «ГРУППЫ МОВИСТА»
ЗАПУЩЕНО ТРАМВАЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ

ДОЛЯ «ГРУППЫ МОВИСТА»

- Около 50% — на рынке трамвайных концессий в рамках федеральной программы
- Более 30% — в общем объеме реконструированных путей и поставленного подвижного состава
- 66 млрд руб. — общий бюджет проектов «Группы Мовиста»
- Построено и эксплуатируется трамвайное депо в Верхней Пышме
- Реконструировано 71,8 км путей
- Поставлено 160 современных трамваев

НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ

28 апреля, в преддверии 80-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, руководители и ветераны транспортной отрасли приняли участие в возложении венков к Могиле Неизвестного Солдата и цветов к священной земле городов-героев в Александровском саду.



В торжественном мероприятии участвовали заместитель Председателя Правительства Российской Федерации **Виталий Савельев**, Министр транспорта Российской Федерации **Роман Старовойт**, сопредседа-

тель Координационного совета ветеранских организаций при Минтрансе России **Юрий Михайлов**, председатель Общественного совета при Минтрансе России **Татьяна Горовая**, Герой России **Андрей Митяшин**, отличившийся





в специальной военной операции, фронтовики и труженики тыла, ветераны транспортного комплекса, руководители организаций и предприятий отрасли, представители транспортных учебных заведений.

Для российских транспортников День Победы – особый праздник, который живет в сердце каждого. Без четкой и слаженной работы транспорта, ритмичного и устойчивого функционирования всех его звеньев впечатляющие исторические успехи нашего народа на фронте и в тылу было бы трудно себе представить. Эвакуированы десятки миллионов людей, доставлены сотни миллионов тонн грузов, обеспечены стратегические перевозки войск и военной техники, налажено снабжение действующей армии и резервных частей всеми необходимыми ресурсами.

Бессмертными подвигами героев-транспортников озарены все битвы Великой Отечественной войны, крупнейшие оборонительные и наступательные операции Красной армии. Воины-транспортники защищали и освобождали страну, громили врага и обеспечивали перевозки, тем самым приближая Победу в Великой Отечественной войне.

Роман Старовойт и руководители подведомственных Минтрансу организаций также посетили Новодевичье кладбище, где возложили цветы к могилам бывших руководителей и заслуженных работников транспортного комплекса страны.

По материалам mintrans.gov.ru

Фото: пресс-служба Минтранса России, пресс-служба РУТ (МИИТ)



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: ИТОГИ РАБОТЫ В 2024 ГОДУ

В Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации, текущий созыв которого работает с апреля 2022 года, на сегодняшний день входят 36 членов и более 200 отраслевых экспертов. Совет, в составе которого функционирует 29 комиссий и рабочих групп, осуществляет не только общественный контроль, но и экспертную поддержку по ключевым вопросам.

В 2024 году проведено пять очных заседаний Общественного совета при Минтрансе России (два из них – при участии Министра транспорта Российской Федерации Романа Старовойта) и четыре заочных, 35 заседаний комиссий и рабочих групп.

Нормотворчество

Общественный совет в 2024 году рассмотрел 13 социально значимых нормативных правовых актов и предложений по формированию национальных проектов «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни»:

1. Предложения по наполнению федерального проекта цифрового развития транспортной отрасли в структуре национального проекта «Транспорт».
2. Проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090».
3. Проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596».
4. Предложения к паспорту национального проекта «Инфраструктура для жизни».
5. Предложения в законопроект по БПЛА.
6. Внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушения-



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

шениях в части увеличения штрафов за грубые нарушения правил проезда на железнодорожном транспорте.

7. Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской

Задачи общественных советов согласно закону



**Федеральный закон от 21 июля 2014 года № 212-ФЗ
«Об основах общественного контроля в Российской Федерации»**

Общественный совет призван:



рассматривать проекты общественно значимых НПА и иных документов



участвовать в мониторинге качества государственных услуг



участвовать в антикоррупционной работе, оценке эффективности госзакупок и кадровой работы



участвовать в работе аттестационных комиссий и конкурсных комиссий по замещению должностей государственной гражданской службы

Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

8. Разработка долгосрочной программы по приведению в соответствие стандартов, применяющихся на железнодорожной инфраструктуре, по установлению высоты посадочных платформ и высоты пола эксплуатирующихся и конструируемых пассажирских вагонов.

9. Предложения к формированию состава мероприятий федеральных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры и пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, предлагаемых к включению в состав национального проекта «Транспорт».

10. Проект приказа «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщи-

Общественный совет при Минтрансе России

1



ЭКСПЕРТНАЯ ПОДДЕРЖКА РЕШЕНИЙ

– собственные инициативы, предложения в разрабатываемые НПА

2



РАБОТА С ОС ДРУГИХ ВЕДОМСТВ

– включили коллег в комиссии, приглашаем на заседания общественные советы Ространснадзора, Роспотребнадзора, Росавиации, Росавтодора, Росморречфлота, Росжелдора

3



ТОЧЕЧНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С РЕГИОНАМИ

– мониторинг, доведение и разъяснение государственной политики, обратная связь, предложения. За 3 года ОС Минтранса посетил Екатеринбург, Новосибирск, Сочи, Ярославль, Кострому, Владимир, Тверь, Грозный, Ставрополь, Пятигорск, Нальчик, Донецк, Луганск, Мариуполь, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург и др.

4



РАБОТА С РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОС

– Общественные советы Минтрансов Свердловской области, Республики Крым, Новосибирска, Иркутска

5



РАБОТА С МОЛОДЕЖЬЮ

– студенческие отряды, викторина на знание Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, музей на факультете Управления МАДИ, участие в конференциях: Международная научно-методическая и научно-исследовательская конференция МАДИ, Всероссийский конкурс молодежных исследовательских и проектных работ «Транспорт будущего»

6



РАБОТА С ВУЗАМИ – экспертная работа (РУТ МИИТ, МАДИ, СибАДИ, Сибирский государственный университет путей сообщения, Приволжский государственный университет путей сообщения и другие)

ком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

11. Предложения по формированию национального проекта «Эффективная транспортная система».
12. Изменения в Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
13. Проект постановления Правительства РФ «Об утверждении особенности защиты от актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных летательных аппаратов объектов транспортной инфраструктуры и (или) групп объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности».

Участие в мероприятиях

В 2024 году председатель и члены Общественного совета приняли участие в 103 мероприятиях –

форумах и конференциях, семинарах, круглых столах, совещаниях и заседаниях. Среди них:

- XVIII Международный форум и выставка «Транспорт России» (19–21 ноября);
- VIII Всемирный транспортный конгресс 2024 (WTC 2024), Циндао, КНР (26–28 июня);
- Форум «Общественный транспорт – 2024», пленарное заседание «Развитие общественного транспорта: основные приоритеты» (25 октября);
- Форум «Цифровая транспортация – 2024», сессия «Регулирование и безопасное развитие нового городского транспорта – самокатов» (23 сентября);
- Международный форум и выставка «Интеллектуальные транспортные системы России. Цифровая эра транспорта», пленарная дискуссия «ИТС для жизни человека, города, региона», сессия «Пассажирские перевозки: комфорт, качество, безопасность» (18–19 сентября);
- Сибирский транспортный форум – 2024 (19 июня);
- Международный форум «Автонет – 2024» (24 апреля);
- III Международная конференция Автонет «Перспективные транспортные технологии» (25 апреля);
- Форум «Инфраструктурные инициативы бизнеса», сессия «Концессии в общественном транспорте» (9 февраля);

Место в пятёрке ЛУЧШИХ общественных советов при ФОИВ в 2024 году
(группа А - "Лидера Рейтинга")

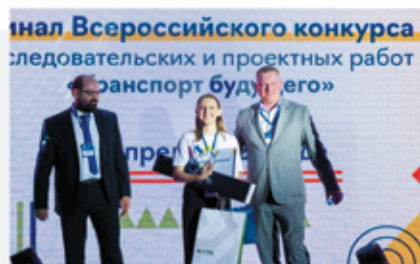


ТАКЖЕ ВОШЛИ В ТОП-5:

- ✓ лучших ОС при Министерствах Российской Федерации
- ✓ в число ОС, добившихся максимального прогресса
- ✓ в топ-5 ОС по уровню влияния на деятельность ФОИВ
- ✓ в топ-5 ОС по уровню публичности
- ✓ в топ-5 ОС по уровню взаимодействия с заинтересованными сторонами

ПРЕМИИ И РЕАЛИЗУЕМЫЕ ПРОЕКТЫ

- ➔ Национальная премия «**ФОРМУЛА ДВИЖЕНИЯ**» (учреждена в 2014 г.) – награждаются предприятия транспортного комплекса за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры.
Цель: информированность и стимулирование
- ➔ Проект «**ТРАНСПОРТ-ПРАКТИКУМ**» – серия практических лекций от представителей бизнеса для студентов по актуальным вопросам отрасли.
Создан на базе МАДИ при поддержке ОС Минтранса
- ➔ X Всероссийский конкурс исследовательских и проектных работ «**ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО**» – для повышения престижа отрасли для детей. В 2025 году создана специальная номинация ОС Минтранса «**Инновационные технологии беспилотных систем**»



- Международная выставка автобусов и техники для городской мобильности URBANTRANS, пленарное заседание «Агломерационный транспорт: транспортная политика и стратегия развития» (11 декабря);
- Международная выставка «ЭлектроТранс», круглый стол «Интеграция железнодорожного и городского общественного транспорта» (26 июня);
- круглый стол в Общественной палате Российской Федерации с подведением итогов первого года работы «закона о такси» (15 ноября);
- Демо-день передовых решений по развитию транспортной инфраструктуры (3 октября);
- День пассажирской логистики в рамках Международной выставки-форума «Россия» на ВДНХ (19 января);
- пресс-конференция в МИЦ «Известия» на тему «Рейтинг регионов по безопасности дорожного движения: как снизить аварийность на дорогах» (7 августа).

11 марта делегация Общественного совета посетила объекты транспортного комплекса в Чеченской Республике. Первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России Борис Лоран принял участие в двух рабочих поездках межведомственной рабочей группы по вопросам развития перевозок пассажиров автомобильным транспортом в новых регионах РФ в Луганскую Народную Республику, Донецкую Народную

Республику, Запорожскую область, Херсонскую область и Республику Крым, которые прошли с 16 по 18 июля и с 5 по 8 ноября.

Иная деятельность

В 2024 году в Общественный совет поступило 21 обращение от граждан и организаций.

Общественный совет при Минтрансе России вошел в число лидеров рейтинга Общественной палаты Российской Федерации, заняв 5-е место среди 49 общественных советов при федеральных органах исполнительной власти.

Представители Общественного совета вошли в состав Проектного офиса по транспорту Союза российских городов, рабочей группы по совершенствованию правил перевозки пассажиров с животными в различных видах транспорта при Комитете Госдумы по экологии, природным ресурсам и охране окружающей среды.

Деятельность Общественного совета освещают журналы «Российские автобусные линии», «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», отраслевые страницы в социальных сетях.

ЗА ДОСТИГНУТЫЕ ТРУДОВЫЕ УСПЕХИ

25 апреля, в преддверии Дня весны и труда и Дня Победы, в Минтрансе России состоялась торжественная церемония вручения государственных и ведомственных наград отличившимся работникам отрасли.

Награды вручал Министр транспорта Российской Федерации **Роман Старовойт**. «Сегодня в этом зале присутствуют лучшие представители транспортного комплекса, которые добились трудовых успехов благодаря профессиональному мастерству и высокой ответственности за порученное дело», – сказал глава Минтранса.

Роман Старовойт поблагодарил трудовые коллективы и коллег награжденных, тех, с кем они плечом к плечу выполняют сложную и нужную для жителей всей страны работу. Он пожелал всем транспортникам спокойной и слаженной работы, трудовых успехов и выполнения поставленных задач.



Роман Старовойт и Татьяна Горовая

Среди врученных наград – орден Дружбы, медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медаль «За развитие железных дорог», медаль «За заслуги в развитии транспортного комплекса России», нагрудный знак «Почетный дорожник России», нагрудный знак «Почетный полярник».

Почетной грамотой Президента Российской Федерации «За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу» награждена председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок» **Татьяна Горовая**.

Также приказом Минтранса России памятным знаком от Министра транспорта Российской Федерации награжден ряд транспортных коллективов.

*По материалам Минтранса России,
t.me/ets_russia*





ВСЕ ЦЕЛИ БУДУТ ДОСТИГНУТЫ

28 марта в Колонном зале Дома Союзов состоялось итоговое расширенное заседание коллегии Министерства транспорта Российской Федерации, на котором обсуждались результаты работы отрасли в 2024 году.

В заседании приняли участие заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Виталий Савельев, заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин, Министр транспорта Российской Федерации Роман Старовойт, представители Администрации Президента России, Правительства РФ, Совета Федерации, Государственной Думы, Счетной палаты, главы российских регионов, руководители предприятий транспортного комплекса.

Как подчеркнул **Виталий Савельев**, транспортный комплекс — системообразующая отрасль национальной экономики, формирующая прочный фундамент для социально-экономического развития страны. «В последние годы нам пришлось столкнуться с масштабными санкционными ограничениями, но это не сломало нас. Напротив, мы уверенно движемся вперед и реализуем амбициозные задачи в интересах будущих поколений наших граждан», — сказал вице-премьер.

Виталий Савельев напомнил, что реализация новых национальных проектов в сфере транспорта позволит увеличить к 2030 году

объем перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в 1,5 раза по отношению к уровню 2021 года, обеспечить рост авиационной подвижности на 50% по отношению к уровню 2023 года. Среди главных достижений 2024 года вице-премьер назвал старт третьего этапа развития Восточного полигона, начало строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург, введение скидки в размере 50% на воздушные перевозки детей, старт проекта «Речные магистрали», запуск движения беспилотных грузовых автомобилей по всей протяженности трассы М-11 «Нева» и др.

«Сегодня в зале собрались преданные своему делу профессионалы. Здесь те, кто ковал славу советского и российского транспорта. И те, с кем нам вместе творить историю и достигать поставленных целей. У нас для этого есть всё: опыт, технологии, история и традиции, а главное — верные транспортной отрасли люди», — сказал Виталий Савельев.

Выступая на заседании, **Марат Хуснуллин** поблагодарил коллективы Минтранса Рос-

сии, федеральных агентств, подведомственных организаций транспортного комплекса за плодотворную работу. «Благодаря системным решениям, постоянному вниманию главы государства, личному участию председателя Правительства, слаженной штабной работе с губернаторами, строительная отрасль страны, в частности транспортное строительство, на протяжении шести лет показывает стабильный рост. Мы из года в год растем, и благодаря этой работе у нас в стране появилось более 5000 километров построенных и реконструированных дорог, уложено более миллиарда квадратных метров асфальтобетона. Это рекорд за всю историю транспортного строительства. И самое главное, что национальный проект «Безопасные качественные дороги» стал самым узнаваемым, самым поддерживаемым среди населения», – подчеркнул вице-премьер.

Кроме того, он напомнил, что перед транспортниками стоит новая задача по реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни». По его словам, должен быть соблюден транспортный, экономический и жилищный баланс для комфортной и качественной жизни граждан в нашей стране.

С докладом о результатах деятельности Минтранса России за 2024 год и планах на перспективу выступил **Роман Старовойт**. Глава Минтранса отметил, что прошедший год стал поворотным для транспортного комплекса страны: «Принят ряд судьбоносных для отрасли решений. Утверждены важнейшие комплексные программы, которые во многом определили вектор развития отечественного транспорта. Подготовленные по поручению президента новые

национальные проекты «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни» уже заработали. Это реальная программа наших действий на ближайшие шесть лет».

Он также подчеркнул, что на основе достижений прошлых лет предстоит оптимизировать всю транспортную систему России, завершить цифровой переход, обновить парк техники, воспитать новое поколение транспортников. «Убежден, что для достижения поставленных руководством страны целей у нас есть все необходимое. Есть поддержка президента, Правительства и ваша, Виталий Геннадьевич и Марат Шакирзянович. Есть необходимые финансовые ресурсы – государственные и частные. Есть свои, отечественные технологии. А самое главное – есть профессионалы своего дела, мотивированные, сильные духом и любящие Россию».

Глава ОАО «РЖД» **Олег Белозеров** отметил, что компания по итогам 2024 года выполнила все цели по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры, поставленные Указом Президента России от 7 мая 2018 года. Он сообщил, что будет продолжено расширение инфраструктуры Восточного полигона, подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада, а также МТК «Север – Юг».

С 1 января 2026 года должна вступить в действие новая тарифная система, которая позволит обеспечить РЖД необходимыми ресурсами для достижения всех поставленных целей. «Мы должны работать по экономически обоснованному тарифу, который включает все составляющие, в том числе инвестиционную. Тарифные решения должны быть сбалансированы



Материалы к итоговой коллегии Министерства транспорта Российской Федерации доступны на сайте Минтранса России (mintrans.gov.ru).





между всеми видами транспорта», – подчеркнул Олег Белозеров.

Первый заместитель Председателя Государственной Думы **Александр Жуков** отметил, что транспортная система имеет стратегическое значение для экономики, социальной сферы и национальной безопасности Российской Федерации. «Транспортом пользуются все граждане нашей страны, независимо от возраста и места проживания. Наша с вами общая задача – создать комфортные и безопасные условия для всех пользователей и потребителей транспортных услуг», – сказал он.

По словам Александра Жукова, Минтранс находится в постоянном контакте с профильным комитетом по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. Итогом ежедневной работы стали принятые в 2024 году и начале 2025 года законы и нормативно-правовые акты, направленные на реализацию Послания Президента России и касающиеся железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного, Воздушного кодекса, перевозок пассажиров и грузов.

Высоко оценил работу отрасли заместитель Председателя Совета Федерации **Николай Журавлев**: «Минтранс – одно из самых загру-

женных министерств нашего Правительства: колоссальный объем курируемых направлений и, соответственно, большой объем ответственности за реализацию всех намеченных планов для достижения национальных целей развития. Это не только обеспечение бесперебойной работы всего транспортного комплекса, но и вопросы развития инфраструктуры. Минтранс не только справляется с этими задачами, но и обеспечивает развитие новых видов транспорта, в том числе беспилотных, а также запускает новые проекты. Работа министерства выстроена системно, и даже на фоне санкций транспортный комплекс работает бесперебойно».

Президент Российской академии наук **Геннадий Красников** проинформировал о сотрудничестве РАН и Минтранса. Статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Зверев** доложил об итогах работы Минтранса в сфере законодательного регулирования транспортной отрасли в 2024 году и поделился ключевыми планами на текущий год.

В мероприятии приняли участие члены Общественного совета при Минтрансе России во главе с председателем Совета **Татьяной Горовой**.

По материалам Минтранса России

ВАЖНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

22 апреля в Общественной палате Российской Федерации прошло заседание Общественного совета при Минтрансе России, на котором был рассмотрен вопрос установления экспериментального правового режима (ЭПР) в сфере цифровых и технологических инноваций «Безопасные пассажирские перевозки».



В заседании приняли участие представители Минтранса России, Минэкономразвития России, Государственной Думы Российской Федерации, Центра стратегических разработок, Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, Московской административной дорожной инспекции, Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, ОАО «РЖД», Ассоциации ФинТех, «Яндекс Такси».

Заседание провела председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Центра стратегических разработок **Татьяна Горовая**.

Статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Зверев** напомнил, что перед транспортным

сообществом сегодня стоит амбициозная задача – создать самую эффективную транспортную систему в мире, отвечающую всем запросам населения и экономики. «ЭПР – это живой инструмент для законодателя и правоприменителя. То, что будет наработано в данном экспериментальном проекте, будет применено в рамках инноваций в Федеральном законе «О такси», – подчеркнул он.

Генеральный директор Центра стратегических разработок **Павел Смелов** представил актуальные предложения, которые поспособствуют успешной реализации ЭПР «Безопасные пассажирские перевозки»: «Среди направлений, которые будет охватывать ЭПР, можно выделить следующие: электронные путевые листы, дистанционный техконтроль и медосмотры, моментальное урегулирование при ДТП, междугородние перевозки и разрешения по месту деятельности». Также он рассказал об ожидаемых социально-экономических эффектах ЭПР.



Директор департамента цифрового развития и экономики данных Минэкономразвития России **Владимир Волошин** рассказал о необходимости ЭПР для тестирования инноваций, а также прогнозируемых результатах, которые смогут повлиять на изменение общего регулирования.

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Сергей Семенов** отметил, что рано или поздно цифровизация в массе своей поглотит бумажную работу: «При этом давайте не забывать, что у нас есть отрасль такси, которая имеет свою особенность: там трудятся самозанятые. Это уникальный опыт для стран СНГ, и в этом направлении предстоит много работать».



Директор по корпоративным отношениям и связям с органами государственной власти «Яндекс Такси» **Антон Петраков** рассказал о состоянии сферы такси в Российской Федерации. «ЭПР позволит устранить существующий барьер – наличие регистрации в регионе оказания услуг. Это создаст возможность привлечь около 40–50% новых водителей, что минимизирует кадровый дефицит в отрасли», – заявил он.

Заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель

Общероссийского объединения пассажиров **Илья Зотов**, касаясь вопроса перевозок между субъектами, предложил начинать тестирование подобного сервиса с таких туристических территорий, как, например, Минеральные Воды: «Конечно, в Москве и Санкт-Петербурге важно внедрять такие технологические инструменты, но я попросил бы смотреть шире, на другие субъекты, на Нижегородскую область в том числе. Это дополнительная возможность легально пользоваться сервисами. Сейчас зачастую водитель не может довести человека из точки А в точку Б, потому что знает, что он не сможет там легально выполнить этот заказ».



Первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран** выразил сомнения в эффективности ЭПР, пока не будут полностью ликвидированы нелегальные перевозки.

Советник первого заместителя председателя Комитета Государственной Думы по экономической политике **Сергей Костенко** обозначил, что любой эксперимент, с одной стороны, является основой для развития правовых норм, а с другой – дает возможность для экономического развития страны.

Также на заседании обсуждалось внесение изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части урегулирования вопроса, связанного с «овербукингом» (продажей авиакомпанией большего количества авиабилетов, чем предусмотрено мест на воздушном судне).

*По материалам Минтранса России,
t.me/ets_russia*

Фото: пресс-служба Минтранса России

Оборудование для обеспечения транспортной безопасности

РЕНТГЕНТЕЛЕВИЗИОННАЯ УСТАНОВКА НЕОСКАН 6550D ДЛЯ ДОСМОТРА РУЧНОЙ КЛАДИ И БАГАЖА

- Двухпроекционная рентгеновская система досмотра, с туннелем 650 x 500 мм (Ш x В)
- Разрешающая способность (по проволоке) до 40 AWG
- Проникающая способность (по стали) до 34 мм
- Аутентификация оператора по лицу / отпечаткам пальцев / паролю
- 5 камер видеонаблюдения с высоким качеством изображения (по 2 на входе и на выходе туннеля интроскопа, 1 на рабочем столе оператора)
- Интегрированный в систему искусственный интеллект распознает 35 основных типов запрещенных и опасных объектов
- Сертифицирован согласно ПП РФ №969 – о сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности



АРОЧНЫЙ МЕТАЛЛОДЕТЕКТОР НЕОСКАН МДП - 533

- Точность обнаружения: обнаружение металлических предметов размером со скрепку, отсутствие пропущенных или ложных тревог.
- Отображение местоположения: поддержка 33 областей и отображение положения подозрительных объектов.
- Настройки частоты для защиты от помех других металлодетекторов, используемых рядом.
- Регулировка чувствительности: уровень чувствительности можно регулировать в зависимости от необходимого размера обнаруженного металла от 0 до 999.
- Подсчет количества проходящих людей/тревог: точное определение количества проходящих людей и количества тревог с помощью двустороннего ИК-обнаружения.
- Индикатор позиционирования: металлодетектор оснащен LED-подсветкой, которая интуитивно отображает зону с запрещенными предметами, с помощью индикатора позиционирования.
- Экран для отображения информации: 7" LCD-экран.
- Настройка одним нажатием: встроенный интеллектуальный чип сохраняет рекомендуемое значение чувствительности обнаружения в различных местах для быстрой настройки пользователями.
- Материал арки: ПВХ. Современная огнеупорная конструкция с защитой от коррозии и ударов, что гарантирует минимальное повреждение.



ООО «НЕОСКАН»

117152, г. Москва, Загородное шоссе, дом 7, корпус 5, строение 1, ком 303
тел.: +7 499 110-22-42; e-mail: info@neo-scan.ru



Журнал «Российские автобусные линии» анонсирует выдвижение кандидатов на соискание XII Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула Движения» в сегменте Общественного транспорта в номинациях:

- «Лучшее решение в области пассажирского транспорта»;*
- «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники»;*
- «Лучшее решение в области цифровизации транспорта»;*
- «Лучшая инициатива в области образования и профессионального развития молодежи».*

Заявки принимаются до 2 октября 2025 года.

Премия была учреждена в 2014 году Общественным советом при Министерстве транспорта Российской Федерации и призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы России. Вручение XII Национальной премии «Формула Движения» по традиции станет частью главного отраслевого мероприятия «Транспортная неделя», которое пройдет с 15 по 20 ноября в Москве.

В рамках «Транспортной недели» с 18 по 20 ноября в Гостином дворе состоится XIX Международный форум и выставка «Транспорт России». В деловую программу «Транспорта России» войдет свыше 30 мероприятий (сессии, конференции, дискуссии, круглые столы и презентации), где выступит более 300 спикеров. На выставке свои разработки продемонстрируют более 100 компании транспортного сектора. В 2024 году участниками деловой программы стали свыше 4,5 тыс. человек, выставку посетило более 10 тыс. человек.



Фото: 2024.transweek.digital

ТРУДОУСТРОЙСТВО БОЙЦОВ СВО

Один из главных вопросов государственного уровня сегодня – выработка мер по социальной адаптации участников специальной военной операции.



Борис Лоран,
*первый заместитель
председателя
Общественного
совета при Минтрансе
России*

Еще в октябре прошлого года статс-секретарь – заместитель Министра обороны Российской Федерации Анна Цивилева в Госдуме в ходе заседания рабочей группы по созданию оптимальных условий для расширения направлений реабилитации участников СВО сообщила, что военнослужащие, которые получили тяжелые ранения в ходе СВО, смогут трудоустроиться в Военно-социальный центр Минобороны России: «Наши ребята будут устроены не только в военкоматы, как сейчас это есть, зачастую с низким уровнем заработной платы, но мы их будем также дополнительно вовлекать в работу военно-социального центра».

Она пояснила, что Военно-социальный центр Минобороны – это аналог фонда «Защитники Отечества», но для действующих военнослужащих, членов их семей и военных пенсионеров: «Ребятам, получившим ранения и инвалидность, в центре будут доплачивать дополнительно полставки, четверть ставки или ставку. Это даст возможность военнослужащим с инвалидностью, в том числе тяжелой, быть трудоустроенными на интересную работу. А также вовлекаться в активную жизнь и не оставаться в одиночестве».

24 апреля текущего года в рамках деловой программы специализированной выставки

в Москве прошло открытое заседание Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России. Первой обсуждалась тема адаптации бойцов специальной военной операции с помощью сектора транспортной безопасности. Речь шла о приеме на работу в подразделения транспортной безопасности мобилизованных бойцов СВО. Как часть решения этого вопроса Общественный совет рассмотрел возможность привлечения в транспортную отрасль бывших участников СВО после ранений, в частности в качестве водителей общественного транспорта. Прорабатывались и формулировались конкретные предложения по изменению действующих норм допуска к профессии водителя для направления их в соответствующие ФОИВ, в частности в Минздрав России.

Крупнейший перевозчик Московской области АО «Мострансавто» сообщил, что участники СВО могут стать водителями автобусов, пройдя бесплатную профессиональную переподготовку на категорию D. Переподготовку могут пройти как мужчины, так и женщины старше 21 года, имеющие водительское удостоверение категорий В или С. Обучение проводится бесплатно в автошколах за счет компании и длится 2,5 месяца для обладателей категории В и два месяца – для обладателей категории С. В течение всего обучения соискатели получают стипендию в размере 22 440 руб. «Мострансавто» также компенсирует водителям до 100% стоимости самостоятельного обучения на категорию D в любой автошколе (но не более 40 тыс. руб.) при условии, что водительское удостоверение с категорией D выдано не ранее чем за три месяца до обращения за компенсацией. Но здесь не уточнялся вопрос инвалидности бойцов.

Также наши коллеги из Союза транспортников Кубани проинформировали, что они в мае обращались по аналогичному вопросу в Минздрав России. К моменту выхода журнала официальный ответ получен не был.

В июне издание «Аргументы и факты» сообщило, что в России не хватает водителей грузовых автомобилей, автобусов и спецтехники. При этом в некоторых компаниях им готовы платить до 197 тыс. руб., и такие зарплаты даже можно сопоставить с доходами в ИТ-отрасли или добывающей промышленности. Об этом aif.ru рассказали в пресс-службе сервиса по подбору работы и сотрудников hh.ru.

По данным Росстата, в 2024 году российским компаниям не хватило 2,2 млн сотрудников, такой дефицит стал рекордным за всю историю наблюдений с 2008 года. Сильнее всего нехватка была заметна среди «рабочих» специальностей – в том числе не хватило 216 тыс. водителей.

«В начале лета медиана заработной платы (то есть значение, меньше и больше которого зарабатывает одинаковое число человек) в сфере транспорта и логистики составляет 99,2 тыс. руб., а водителям могут предложить 98,5 тыс. руб., – рассказали в hh.ru. – При этом максимальные зарплаты для таких специалистов порой достигают 197,5 тыс. руб. И хотя формально в сфере логистики и транспорта на одно предложение о работе приходится почти девять резюме, что свидетельствует о хорошей конкуренции, искать сотрудников с подходящим опытом и категорией прав работодателям трудно. Тех, кто имеет право водить грузовой автомобиль, сегодня, к сожалению, действительно не так много».

Как в апреле заявил первый зампред Комитета Госдумы по вопросам общественности, земельным и имущественным отношениям Сергей Тен, нехватка водителей категории D (то есть тех, кто может управлять автобусами) и категории СЕ (фуры) составляет 37 тыс. и 60 тыс., соответственно. А молодежь в перевозке идти работать не спешит, поэтому средний возраст водителей этих категорий уже превышает 50 лет. Также дефицит связывают с переходом водителей в сферу

такси и их нежеланием работать в трудной профессии.

«В транспортной отрасли работодатели готовы платить соискателям достойную и конкурентную зарплату, – добавили в hh.ru. – 99,2 тыс. руб., медиана зарплаты, сегодня на 10% больше, чем в начале лета прошлого года. Более того, средний доход в этой отрасли в начале июня даже на 10% выше, чем в ИТ-сфере, и всего на 5% ниже, чем в добывающей промышленности».

В настоящее время перечень медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 12.04.2025 г. №892-р. Порядок и периодичность проведения предсменных, предрейсовых, послесменных, послерейсовых медицинских осмотров, медицинских осмотров в течение рабочего дня (смены) и перечень включаемых в них исследований утвержден приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 30.05.2023 г. № 266н.

Привлечение участников боевых действий к управлению транспортными средствами общественного транспорта – сложная и социально значимая задача, требующая чрезвычайно взвешенного подхода. Любые послабления медицинских требований для водителей пассажирского транспорта должны гарантировать абсолютную безопасность пассажиров, пешеходов и других участников движения. Рекомендуемые категории ограничений, которые можно снять или ослабить, разработали эксперты Общественного совета при Минтрансе России по поручению председателя Совета Татьяны Горовой.

Совет направил свои предложения в соответствующие федеральные органы исполнительной власти.

По материалам Общественного совета при Минтрансе России и издания «Аргументы и факты»

*Фото: пресс-служба
Ассоциации «ЕТС «АЛС»*

ПОРАБОТЯТ ЧЕЛОВЕЧЕСТВО ИЛИ УМЕНЬШАТ КОЛИЧЕСТВО ДТП: ЧТО ДУМАЮТ РОССИЯНЕ О БЕСПИЛОТНОМ ТРАНСПОРТЕ

Искусственный интеллект все увереннее входит в повседневную жизнь, и транспорт – одна из первых сфер, где технологии показывают себя на практике. «Группа Мовиста» провела опрос среди 3000 россиян в возрасте от 18 до 54 лет в десятке крупных городов. Результаты показали: страхи остаются, но большинство настроено позитивно.

Каждый второй опрошенный отнесся к идее беспилотного общественного транспорта с энтузиазмом или любопытством. Более 23% заявили, что готовы регулярно ездить на таком транспорте. Еще 27% хотели бы хоть раз прокатиться, а почти 8% – протестировать поездку всей семьей. Примерно 20% пока предпочитают подождать, чтобы посмотреть статистику ДТП, а чуть более 22% вообще не хотят пользоваться беспилотниками.

Среди главных опасений лидирует возможный сбой в системе – на него указали 32% респондентов. Еще 21% беспокоит невозможность повлиять на ситуацию, если что-то пойдет не по плану. Почти 11% боятся хакерских атак, а 14,5% признались, что боятся... восстания машин. При этом 22% вообще не видят поводов для тревоги и уверены: прогресс не остановить.

Что касается ожидаемых плюсов, то здесь на первом месте строгое соблюдение расписания – так считают 23% респондентов. Почти 20% уверены, что беспилотники помогут решить проблему дефицита водителей, а 17% выделяют экологическую составляющую. Еще 15% говорят о выгоде для бюджета, а 13% надеются на повышение скорости движения.

Интересно, что, несмотря на популярные страхи, только 24% опрошенных считают, что беспилотный транспорт увеличит количество ДТП. Остальные либо не ожидают резких изменений, либо видят в технологиях способ сделать дороги безопаснее. И не зря: по официальным данным, в России за все время эксперимента произошло 36 ДТП с участием беспилотных автомобилей – только два из них по вине машины. А по расчетам МосТрансПроекта, к 2040 году благодаря

Справка: ООО «Группа Мовиста» – профессиональный оператор, осуществляющий комплексную модернизацию общественного электрического транспорта в российских городах на принципах государственно-частного партнерства, включающую проектирование, строительство и реконструкцию инфраструктуры, закупку необходимого подвижного состава и последующую перевозку пассажиров.

В портфеле проектов компании – реализация проекта по запуску междугородней трамвайной линии Верхняя Пышма – Екатеринбург, проекта комплексной модернизации систем городского рельсового электрического транспорта в Курске, Липецке, Перми, Ярославле.

беспилотному транспорту число пострадавших в авариях может сократиться вдвое.

«Цифровизация транспорта – это не про далекое будущее, а про сегодняшнюю реальность. Уже сейчас современные трамваи оснащены элементами искусственного интеллекта – системами помощи водителю, мониторинга его состояния, экстренного торможения. Первые беспилотные трамваи уже проходят испытания в российских городах. И это не пиар-ход, а реальное решение задач: безопасность, предсказуемость движения, преодоление кадрового дефицита. Искусственный интеллект в транспорте – это инструмент, который работает в помощь человеку, а не вместо него», – рассказал генеральный директор «Группы Мовиста» Алексей Зотов.

Россия действительно движется в ногу с глобальными трендами. По рейтингу Kert (2024), наша страна занимает третье место среди государств БРИКС и СНГ по уровню готовности к внедрению автономного транспорта. В Москве и Санкт-Петербурге уже запущен экспериментальный режим для беспилотных трамваев –



Алексей Зотов, генеральный директор
ООО «Группа Мовиста»

с полноценным тестированием в городской среде.

И если раньше беспилотный транспорт ассоциировался только со столицами, сегодня география расширяется. Сейчас ведется активное обсуждение внедрения беспилотного трамвая на первом в современной России междугороднем маршруте Екатеринбург – Верхняя Пышма.

Фото: «Группа Мовиста»



ЛУЧШИЕ ВОДИТЕЛИ СТРАНЫ

С 18 по 20 июня в Нижнем Новгороде в 23-й раз прошел Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель автобуса». 60 лучших водителей из 40 городов России съехались в город на Волге, чтобы определить сильнейшего и побороться за призовой фонд в размере 1 000 000 рублей.

Конкурс организован Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ), Правительством Нижегородской области и АО «Нижегородпассажиравтотранс» по заказу ФБУ «Росавтотранс» при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации.

На торжественной церемонии открытия заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Виктор Тимофеев** пожелал участникам соревнований удачи и настойчивости в достижении поставленных целей, а также рассказал о работе по поддержке городского пассажирского транспорта.

«Правительством Российской Федерации проводится большая работа по обновлению подвижного состава общественного транспорта в регионах нашей страны. В прошлом году поставлено рекордное количество транспорта – 8 тысяч единиц, из которых 7,5 тысяч автобусов. По поручению Президента России до 2030 года в регионы должно быть поставлено не менее 40 тысяч единиц подвижного состава. Это значимый вклад в повышение качества перевозок пассажиров и улучшение условий труда водителей», – сказал он.



«Мероприятие проводится в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни», что подчеркивает его важное значение для повышения безопасности дорожного движения в России, – отметил председатель жюри конкурса, генеральный директор ОАО «НИИАТ» **Валерий Машков**. – И мы очень рады широкой географии конкурса, ведь среди участников водители и из отдаленных уголков России: из Архангельска, Северодвинска, Новосибирска, Омска, Нижневартовска, Калининграда, Тюмени, Севастополя, Хабаровска, Владивостока и других».

Цели конкурса – совершенствование профессиональных навыков, повышение престижа профессии водителя автобуса и формирование устойчивых моделей безопасного поведения среди участников дорожного движения.

Отдельного внимания заслуживает состав участников. Свое звание подтверждали Владимир Григорьев из Москвы, победитель прошлого конкурса в категории «Автобусы большой вместимости», и Федор Третьяков из Тюмени,



победитель в категории «Автобусы средней вместимости».

Впервые за историю конкурса в нем приняли участие шесть женщин. Среди них – Елизавета Черская из Калининграда, самый молодой участник конкурса. Ей всего 22 года, и она уверенно управляет автобусом большой вместимости.

Самым опытным участником стал Алаудин Маллаев из Ноябрьска, его стаж вождения – 42 года. Семейную династию водителей автобусов представил Станислав Славинский из Краснодара. Его дед 30 лет перевозил пассажиров в Черкесске, бабушка столько же работала кондуктором, отец – 26 лет за рулем автобуса, а сам Станислав в профессии уже 14 лет.

В течение трех конкурсных дней участники демонстрировали мастерство в управлении автобусами ЛИАЗ и ПАЗ, а также знание правил дорожного движения. Самый зрелищный и непредсказуемый этап – модуль «комфортное вождение». В салон автобуса устанавливается стакан с водой: победителем становится тот, у кого в конце маршрута останется больше жидкости. Этот этап требовал максимальной точности, ведь даже лидер скоростного маневрирова-

ния мог потерять шансы на победу из-за одной лишней капли.

Церемония награждения состоялась 20 июня.

Победителями и призерами конкурса стали:

Категория «Автобусы большой вместимости»

- 1-е место – Михаил Поляков, АО «Липецкий пассажирский транспорт», Липецк (приз – 300 тысяч рублей);
- 2-е место – Сергей Бендюков, АО «ПП-8», Омск (приз – 150 тысяч рублей);
- 3-е место – Алексей Бусыгин, АО «Нижегород-пассажиравтотранс», Нижний Новгород (приз – 50 тысяч рублей).

Категория «Автобусы средней вместимости»

- 1-е место – Иван Гаврилов, ОАО «Вагайпассажиравтотранс», с. Вагай (приз – 300 тысяч рублей);
- 2-е место – Федор Третьяков, УПК «Автомобилист», Тюмень (приз – 150 тысяч рублей);
- 3-е место – Владислав Лунев, ГУП «Мосгортранс», Москва (приз – 50 тысяч рублей).

Фото: пресс-служба НИИАТ

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



Общественный совет при Минтрансе России всегда открыт для решения вопросов развития транспортной отрасли. По указанным контактам можно задать вопросы, дать информацию, направить запросы и предложения по всем направлениям транспортного комплекса России.

Подписывайтесь на информационный канал t.me/osmintrans, где размещаются актуальные новости о деятельности Общественного совета при Минтрансе России.

Напоминаем, что общественные советы при федеральных органах исполнительной власти контролируют деятельность министерств и ведомств, участвуют в мониторинге качества оказания государственных услуг, рассматривают проекты общественно значимых нормативных правовых актов, оценивают эффективность госзакупок, анализируют ежегодные планы деятельности органа власти и отчеты об их исполнении.



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



Канал t.me/ets_russia создан и поддерживается Ассоциацией «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» («ЕТС «АЛС»»), созданной в 2005 году. Автобусная система является частью системы общественного транспорта страны и составной частью всей транспортной системы России. Актуальная информация о развитии Единой Транспортной Системы России размещается в этом канале.

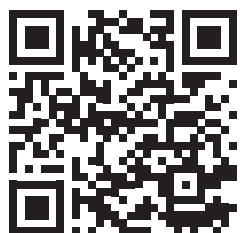
Общественный совет при Минтрансе России поддерживает данный информационный ресурс. В компетенцию Общественного совета входят вопросы содействия развитию Единой Транспортной Системы России.

Единая Транспортная Система России (ЕТС) представляет собой совокупность эффективно взаимодействующих, независимо от формы собственности и ведомственной подчиненности, видов транспорта – путей сообщения транспортных средств (с производственно-управленческим персоналом), обеспечивающих погрузочно-разгрузочные работы, перевозку людей и грузов с использованием современных прогрессивных технологий в целях наилучшего удовлетворения спроса населения и грузовладельцев на транспортные услуги.

Мечтаем.
Делаем.
Живём.



Реклама



Москвич

moskvich.ru

УНИКАЛЬНЫЙ ТРУД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОМЫШЛЕННИКА

В этом году исполняется 145 лет, как свет увидели труды о поиске экономического пути России, анализе экономических неудач, написанные российским промышленником Василием Кокоревым. В настоящее время его имя широкой публике почти не известно, хотя Кокорев за свои 72 года сделал очень много для развития экономики страны, а таких книг, которые он писал, не хватает современному российскому читателю.



Татьяна Редько,
член Общественного совета
при Минтрансе России, заместитель
генерального директора по работе
с органами власти и корпоративным
связям МАЗ «Москвич», канд. юрид. наук



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Василий Кокорев – богатейший промышленник XIX века, владелец колоссального состояния, писатель и публицист. Сделавший огромное состояние на системе откупов, он стал развивать нефтяное дело в Баку, также принимал участие в создании системы железных дорог: Волго-Донской железной дороги (1858), Товарищества Московско-Курской железной дороги (1871), Общества Уральской железной дороги (1874), содействовал учреждению Русского общества пароходства и торговли (1856) и Волжско-Каспийского пароходства (1859).

В труде «Экономические провалы России» Кокорев проанализировал и систематизировал основные недостатки экономической политики Российской империи XIX века. Основными «провалами» Российской империи являлись восемь ошибок:

- Сильная зависимость России от иностранного капитала.
- Растущая долговая зависимость предприятий от банков.
- Сильная зависимость ряда отраслей от государственных заказов и коррупция.

- Подконтрольность промышленных предприятий банкам.
- Опоздание в сооружении железной дороги от Москвы к Черному морю.
- Сооружение железных дорог без предварительного устройства рельсовых и локомотивных заводов.
- Право проживать за границей.
- Формализм в финансово-экономическом управлении (сознательное действие столичной бюрократии по ухудшению российской экономики в интересах Запада).

Удивительно, что, несмотря на прошедшие 145 лет, многие из указанных «провалов» остались полностью актуальными.

Зависимость от иностранного капитала и жесткие по своим условиям иностранные займы рассматривается Кокоревым как ключевая проблема российской экономики. А потери от выплат по процентам приравнивались им к экономическим потерям после Отечественной войны 1812 года. Кокорев написал в своей книге, что «финансовая

война против России, которая настойчиво ведется Европой с начала 1830 годов, привела к ужасающим последствиям, вызванных европейскими ухищрениями и собственным недомыслием». Кроме того, Кокорев отмечал, что несмотря на то, что Российская империя демонстрировала фантастические результаты в области военного дела, флота, инженерной мысли, медицины, живописи и музыки, «подобные совершенства полностью отсутствовали в области экономики и финансов». Более того, любая финансовая реформа «слепо копируется с западной и приводит к беспрерывной череде провалов и дальнейшему порабощению финансовых сил Империи».

Отдельная проблема – колебание курса и манипуляции с рублем иностранными «королями биржи» (Ротшильдами, Мендельсонами, Блейхредерами), а также Министерством финансов Российской империи, искусственно поддерживающем курс рубля посредством продажи за границу сотни миллионов рублей золотом в целях обеспечения стабильной жизни дворян, требующих твердую валюту. В этой связи Кокорев категорически осуждал право дворян проживать за границей.

По его мнению, важнейшей глубинной причиной всех экономических провалов стало то, что Россия не живет своим умом, а «слепо заимствует европейские теории, сформированные по заказу крупного капитала для завоевания новых рынков». И этому способствует фирма «Они», под вывеской которой скрывается часть российской бюрократии, пропитанной либеральными идеями, работающей осознанно или неосознанно в интересах Европы и являющейся причиной многих провалов. В частности, в 1850-е годы Англия посредством своих ученых (А. Смит) стала активно распространять идеи «фритрейдерства» (свободная торговля), которые были необходимы для завоевания новых рынков для английских товаров.

В итоге Российская империя одна из первых либерализовала тарифы, которые привели к резкому увеличению импорта, отрицательному торговому балансу, который покрывался за счет иностранных займов и, как следствие, длительной экономической депрессии. При этом разбалансировка экспортно-импортных потоков требовала увеличения экспорта сырья в ущерб внутреннему потреблению. Так появилась известная фраза министра финансов Вышнеградского «Недоедим, но выве-

зем» (1887 г.). В конце XIX века в экспорте России зерно вышло на первое место. Российскую империю стали называть житницей Европы. Поэтому главной задачей Правительства было вывезти как можно больше зерна на мировой рынок для выравнивания своего торгового баланса, что делало Россию ключевым экспортером, а Российская империя при этом занимала самое последнее место по подушевому потреблению хлеба («кормя других, голодала сама»).

Основной проблемой развития железных дорог Российской империи была ошибка в выборе приоритетных направлений в рамках первого этапа масштабного строительства. В 1840 году было принято решение начать железнодорожное строительство с сооружения дороги на престижном направлении Москва – Санкт-Петербург. При этом военно-стратегические и экономические соображения о необходимости развития южного железнодорожного сообщения (Москва – Севастополь) для облегчения доступа к южным морским портам в расчет приняты не были. Считается, что поражение России в Крымской войне в 1851–1856 гг. связано с отсутствием железных дорог, что не позволило своевременно обеспечивать наши войска в Крыму продовольствием, оружием и боеприпасами (сообщение между Санкт-Петербургом и Севастополем осуществлялось конной тягой по почти непроезжим грунтовым дорогам). Кроме того, экономическая зависимость России увеличилась из-за того, что все необходимое для строительства и эксплуатации дорог закупали за границей (рельсы, вагоны, локомотивы).

Прошло почти 150 лет... В России, несмотря на огромный пройденный исторический путь, проблемы остаются прежними.

В настоящее время в рамках необходимого формирования технологического суверенитета российские компании также столкнулись с негативной кредитно-денежной политикой, снижающей покупательную способность населения и спрос на национальную продукцию, зависимостью от банков, отсутствием «длинных, дешевых денег» для реализации инвестиционных программ по развитию локализации, ростом конкуренции со стороны китайских компаний, субсидирующих кредитные ставки для продвижения собственной продукции, что снижает национальный потребительский патриотизм.

ТРЕБУЕТСЯ УВЕЛИЧЕНИЕ ПЕРЕХОДНОГО ПЕРИОДА

В конце мая сообщество автовокзалов России обратилось к председателю Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгению Сергеевичу Москвичеву с просьбой рассмотреть вопрос о переносе срока вступления в силу Федерального закона № 401-ФЗ с 1 сентября 2026 года на 1 сентября 2028 года.



Лилия Саранчук,
председатель
правления
Ассоциации «Развитие
автовокзалов страны»



Ассоциация
«Развитие автовокзалов страны»

В статье 2 Федерального закона от 06.12.2021 г. № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определен срок вступления в силу положений – с 1 сентября 2023 года.

Статьей 3 Федерального закона от 29.05.2023 г. № 185-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» срок вступления в силу положений Федерального закона от 06.12.2021 г. № 401-ФЗ изменен на 1 сентября 2026 года.

В силу положений части 5 статьи 34 Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ в редакции Федерального закона от 06.12.2021 г. № 401-ФЗ, договор оказания услуг, заключаемый владельцем автовокзала или автостанции с перевозчиком, осуществляющим регулярные перевозки по маршруту регулярных перевозок, в состав которого включен данный объект, предусматривает оказание обязательных плат-

ных услуг, перечень которых установлен приказом Минтранса России от 28.04.2023 г. № 151 «Об утверждении перечня обязательных платных услуг, оказываемых на автовокзалах, автостанциях за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества».

Обязательные платные услуги оплачиваются перевозчиком на основании тарифов, расчет которых производится согласно частям 7 и 8 статьи 34 Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ в редакции Федерального закона от 06.12.2021 г. № 401-ФЗ.

В настоящее время владельцы автовокзалов, автостанций предпринимают попытки произвести расчеты тарифов и сталкиваются с рядом серьезных экономических трудностей и непреодолимыми на их уровне проблемами.

В соответствии со статьей 34 при расчете необходимо учесть виды автовокзальных услуг, класс транспортных средств, вид маршрутов регулярных перевозок, вид сообщения, остановочных пунктов и рассчитать в совокупности 46 тарифов по каждому объекту, при этом

самостоятельно обосновать корреляторы, которые будут применены при расчете, экономически верно распределить затраты по видам услуг. Владельцы автостанций и автовокзалов, как правило, не имеют специалистов соответствующей квалификации для проведения требуемого экономического обоснования тарифов на обязательные платные услуги.

Для преодоления указанных обстоятельств Ассоциация «РАВС» при поддержке транспортного сообщества принимает меры по разработке правил (или методики) формирования тарифов на обязательные платные услуги.

Одновременно с компаниями, работающими в сфере цифровой трансформации транспортной отрасли, ведется обсуждение создания программы автоматического расчета тарифов на обязательные платные услуги автовокзалов.

Реализовать указанные мероприятия в срок до 1 сентября 2026 года невозможно.

Оказывает отрицательное влияние на обоснование и переход на использование тарифов на обязательные платные услуги автовокзалов и автостанций неготовность перевозчиков признать экономическую обоснованность тарифов без понятного и достаточно простого механизма проверки правильности расчетов.

Владельцы автовокзалов (автостанций), в условиях повышения требований к их работе, стремятся отказаться от статуса автовокзала (автостанции), тем самым сняв с себя обязательства по расчету тарифов. В настоящее время треть автовокзалов и автостанций, внесенных в Реестр остановочных пунктов Минтранса России, отказались от статуса автовок-

зала (автостанции) и обозначены в Реестре как остановочные пункты, что означает для них невозможность с 1 сентября 2026 года оказания услуг автовокзалов (автостанций).

Уполномоченные органы власти в сфере транспорта субъектов РФ осознают назревающий кризис в работе объектов транспортной инфраструктуры, обслуживающей межрегиональные, межмуниципальные и муниципальные маршруты регулярных перевозок. Однако в связи с отсутствием соответствующих полномочий они не могут оказать поддержку владельцам автовокзалов и автостанций в разработке порядка расчета тарифов.

Возможно развитие ситуации, когда переход с 1 сентября 2026 года на обязательные платные услуги автовокзалов без принятия вышеуказанных мер дестабилизирует функционирование работы объектов транспортной инфраструктуры, которые являются критически важными с точки зрения обеспечения качества транспортного обслуживания населения, негативно повлияет на устойчивость транспортных систем регионов, которые напрямую заинтересованы в стабильной работе маршрутной сети. Это вызывает необходимость предоставления автотранспортной отрасли более длительного переходного периода.

На основании всего вышеизложенного сообщество автовокзалов России попросило Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры рассмотреть вопрос о переносе срока вступления в силу Федерального закона № 401-ФЗ с 1 сентября 2026 года на 1 сентября 2028 года.

Фото: автовокзал «Липецк»



СОВРЕМЕННЫЙ АВТОВОКЗАЛ: ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ И ВЕКТОРЫ РАЗВИТИЯ

В условиях трансформации рынка пассажирских перевозок ключевыми точками координации действий перевозчиков и пассажиров остаются инфраструктурные объекты, в частности автовокзалы и автостанции. Эти опорные пункты маршрутной цепи и сейчас продолжают выполнять роль транспортных и логистических центров, но все чаще оказываются в ситуации функционального и экономического кризиса. Причины – системные, а последствия – ощутимы для всех участников отрасли.



Александр Ермоленко,
исполнительный
директор
Межрегиональной
ассоциации
автовокзалов
и перевозчиков

Полагаю, следует признать, что падение спроса на автобусные перевозки – объективная реальность. Автомобиль не роскошь, а средство передвижения. Эта крылатая фраза действительно раскрылась за последние 25 лет. По статистическим данным, в 2000 году в России парк легковых автомобилей составлял порядка 20 млн единиц. В 2025 году аналогичный показатель составляет уже почти 48 млн единиц. Рост более чем в два раза. Наличие двух легковых автомобилей в семье никакая не редкость. А если есть автомобиль, то в чем смысл поездки на автобусе? Легковой автомобиль и быстрее, и комфортнее, а в складчину с друзьями даже и дешевле автобуса. И в том числе по этим причинам в России «расцвел» рынок легковых попутных перевозок. Предложениями наполнены общие чаты односельчан в мессенджерах, региональные рекламные газеты, интернет-сервисы BlaBlaCar,

Едем.рф и другие ресурсы. Междугородную поездку легко и просто заказать на легковом такси с помощью сервисов «Яндекс», Maxim и пр.

Суровая реальность сегодняшнего дня такова: за пассажира нужно биться и бороться, причем как перевозчикам, так и автовокзалам. План действий довольно банален: «завоевать» пассажира в такой битве помогут комфортные и безопасные автобусы и автовокзалы, конкурентоспособные и разумные цены на перевозки и, конечно, новые цифровые технологии. Казалось бы, все просто, но...

Комфортный, современный российский автобус для междугородных перевозок по разумной для перевозчика цене остается несбыточной мечтой. Европейский рынок автобусов дорог и недоступен. Китайский рынок дорог. Российский рынок пуст. Как следствие – перевозчики переходят на автобусы малой вместимости, комфортабельность которых пассажиры оценивают неоднозначно.

Конкуренцию со стороны нелегального «теневого бомбилы», работе которого не препятствует государственная власть, не выдержит ни один законопослушный перевозчик. Перевозчики, работающие вне правового поля, понятия не имеют о требованиях законодательства транспортной и дорожной безопасности, не несут инфраструк-

турных и налоговых издержек, обслуживают пассажира не на автовокзале, а «от заправки», «от магазина», «от столба», и поэтому могут предлагать пассажирам более привлекательные цены. В результате официальные маршруты, отходящие от автовокзалов и автостанций, теряют часть пассажиропотока.

Отсутствие неотвратимого наказания за нелегальные перевозки разрушает весь транспортный комплекс. Работающая автостанция в селе, деревне, небольшом поселке уже стала в России уникальным явлением, потому что содержать такой объект экономически невыгодно. Автостанции в небольших районных центрах с трудом сводят концы с концами. Автовокзалы в крупных городах республиканского, краевого, областного значения все еще сохраняют свою экономическую эффективность, но прогнозы неутешительны.

Большая часть таких автовокзалов была построена в период с 1960-х по 1980-е годы. Несмотря на то что архитектурно-планировочные решения того времени часто отличались продуманностью, физический и моральный износ этих объектов за последние десятилетия стал критическим. Все автовокзалы испытывают острую нехватку финансовых средств для развития и модернизации своей инфраструктуры. Получаемые доходы с трудом покрывают затраты на заработную плату сотрудников, исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности и содержание зданий и территории.

Новые современные автовокзалы, построенные в XXI веке «с нуля», можно пересчитать на пальцах одной руки. Инвестиции в такие объекты интересны только при большой площади здания объекта с множеством арендаторов и предоставлением широкого спектра услуг и продукции для пассажиропотока. Подчеркиваю, возможно обеспечить только минимальную экономику автовокзала, о развитии говорить не приходится.

Транспортная отрасль, в целом, активно внедряет цифровые решения, и подавляющее большинство из числа автовокзалов шагает в ногу со временем. Наверное, уже не существует в России автовокзала, где не была бы установлена автоматизированная компьютерная система продажи билетов, позволяющая производить оформление билетов в сети Интернет. В этом

отношении автовокзалы совместно с перевозчиками сделали за последние 10 лет гигантский скачок. Купить в кассе или на сайте автовокзала обратный билет – это уже не проблема.

Но с ростом онлайн-продаж начали возникать новые трудности: используемые программные комплексы и сайты требуют постоянного обновления и модернизации, поскольку не всегда справляются с обработкой больших потоков цифровых данных, а также просматривается реальный дефицит квалифицированных программистов, разбирающихся в довольно сложной и многогранной специфике пассажирских перевозок.

На рынке появились новые игроки – интернет-агрегаторы, которые активно влияют на складывающуюся конъюнктуру, концентрируя у себя финансовые потоки, не являясь при этом ни автовокзалом, ни перевозчиком. Причем некоторые агрегаторы совершенно не стесняются сотрудничать с нелегальными перевозчиками или осуществлять продажи билетов от пунктов посадки, не предусмотренных расписанием регулярного рейса, мотивируя эти действия созданием удобств для пассажиров. От таких агрегаторов в переговорах с перевозчиками зачастую раздаются голоса о «ненужности» автовокзалов.

1 сентября 2026 года вступает в силу Федеральный закон от 06.12.2021 г. №401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который устанавливает радикально новый механизм взаимоотношений между автовокзалами и перевозчиками.

Мы прогнозируем, что новая концепция взаимоотношений перевозчика и автовокзала неизбежно приведет к повсеместному желанию перевозчика «сэкономить» на услугах автовокзала, отказавшись от необязательных и сократив объем обязательных услуг, и усилению голосов агрегаторов о «ненужности» автовокзалов. Рынок перевозок нуждается в консолидации и координации усилий всех его участников, а после 1 сентября 2026 года мы с большой долей вероятности получим обратный результат:

разобщенность и хаос, а еще – переход на нелегальные методы работы с сохранением «фасада» легальности. А система государственного контроля деятельности нелегальных перевозчиков, равно как и система контроля незаконной деятельности легальных перевозчиков, абсолютно не работает.

Почему-то многие забывают об очень чувствительном аспекте – обеспечении транспортной безопасности перевозок пассажиров и багажа автобусами. Транспортная безопасность является частью национальной безопасности страны, что подчеркивает значимость ежедневной работы по обеспечению транспортной безопасности, особенно в период проведения специальной военной операции. Очевидно, что в настоящее время опорными пунктами обеспечения транспортной безопасности являются именно автовокзалы и автостанции, где проводятся досмотровые мероприятия, организован пропускной режим, установлены системы видеонаблюдения и контроля доступа, осуществляются сбор, обработка и передача в ЕГИС ОТБ персональных данных о пассажирах и транспортных средствах и их экипажах.

На сегодняшний день в Российской Федерации, как в системе правовых норм, так и в полномочиях органов власти, отсутствуют необходимые регуляторные механизмы, позволяющие автовокзалам и перевозчикам безболезненно перейти к новой системе взаимодействия, предусмотренной вступающей в действие с 01.09.2026 г.

новой редакцией ст. 34 Федерального закона от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ. Отсутствуют как механизмы привлечения к ответственности за нарушение установленных норм, так и реальность и неотвратимость наказания за выявленные нарушения.

Отсутствие таких механизмов неизбежно приведет к игнорированию деятельности по обеспечению транспортной безопасности, к «правовому нигилизму», как со стороны автовокзалов, так и со стороны перевозчиков, и к стремлению перейти в «теневые» условия работы.

Возникает справедливый вопрос: зачем торопиться? И почему нельзя сохранить возможность использования самой распространенной сейчас схемы сотрудничества автовокзалов и перевозчиков на условиях расчета платы за услуги автовокзала в виде «плоского» процента? Почему бы не предусмотреть в законодательстве возможность выбора варианта взаимоотношений? Эти вопросы активно обсуждаются в отраслевом сообществе. Автовокзалы, перевозчики и билетные агрегаторы могут и должны стать важной частью современной, нормально функционирующей транспортной экосистемы, но только при тщательной и продуманной регулировке нового законодательства и только при комплексном подходе – с участием государства, бизнеса и профессионального сообщества. Без этого пункты отправления рискуют стать точками окончательной остановки.



Справка: Межрегиональная ассоциация автовокзалов и перевозчиков была создана 28 марта 2000 года. Президентом Ассоциации является Герман Валерий Христианович.

Сегодня в состав Ассоциации входят 27 участников – предприятия автовокзалов и автостанций, автотранспортные предприятия

и предприниматели Ставропольского и Краснодарского краев, Калмыкии, Кабардино-Балкарии, Северной Осетии, Адыгеи, Астраханской, Волгоградской, Саратовской и Ростовской областей.

Работа Ассоциации ведется в тесном контакте с органами государственной власти и управления и другими некоммерческими организациями автомобилистов.

Ассоциация преследует своей целью не только выполнение сухих формулировок учредительных документов. Одна из важнейших целей Ассоциации – организация регулярного профессионального общения руководителей автотранспортных предприятий различных регионов России, обмен опытом, налаживание деловых контактов.

ВЫХОДИЛА НА ВОКЗАЛ КАТЮША

6 мая воспитанники экологического лицея № 66 имени Героя Советского Союза С.П. Меркулова г. Липецка поздравили пассажиров автовокзала «Липецк» с 80-летием Победы в Великой Отечественной войне. Зрителями праздничного концерта, прошедшего в зале ожидания, стали десятки липчан и гостей города.



Фото: АО «ЛАЛ»



Справка: Автовокзал «Липецк» – крупнейший объект подобного класса в регионе. Сдан в эксплуатацию в октябре 1992 года. Средний пассажиропоток – порядка 4000 человек в сутки. Ежедневно отсюда отправляется свыше 220 рейсов по более чем 80 маршрутам.

АО «Липецкие автобусные линии» (АО «ЛАЛ») является членом Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», а начальник автовокзала «Липецк» Александр Хальзев – членом правления Ассоциации.

ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ: ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

Цель цикла наших статей заключается в выявлении тенденций изменения потребностей населения и демонстрации практик, используемых администрациями городов в удовлетворении растущих потребностей. Понимание изменяющихся потребностей, нахождение устойчивого баланса в интересах разных категорий населения при реализации транспортной стратегии позволяют оценивать качество управления транспортом городскими администрациями.



Александр Менн,
доктор технических наук

Организация городских перевозок в последние годы претерпевает существенные изменения. Причины этого заключаются в неизменном на протяжении уже многих лет росте числа людей, живущих в крупных городах и окружающих их спальных агломерациях. Урбанизация привела как к высокой плотности проживания большей части населения городов, так и к росту числа небольших поселений, где размещаются наиболее состоятельные слои населения и высший по доходам средний класс. Администрации городов сталкиваются с постоянно возникающими проблемами организации перевозок жителей и гостей города в сильно меняющихся во времени предпочтениях населения. Даже при перемещении на собственном транспорте автомобилисты находятся в зависимости от городских властей: от устойчивости работы навигационных систем, организации парковочного пространства на улично-дорожной сети, наличия информации о ремонте дорог и временных перекрытиях, свободных мест на парковках и т. д. В еще большей зависимости от транспортной



Михаил Марченков,
руководитель направления
Городская мобильность
ООО «ЦРР»

политики города, затрагивающей и ближайšie к городу поселения, находятся потребители общественного транспорта.

Дадим определение устойчивой стратегии мобильности (далее – УСМ), чтобы очертить круг рассматриваемых в статье вопросов. УСМ – это комплексный план к организации транспортной системы, направленный на удовлетворение текущих и будущих потребностей в передвижении людей и грузов при минимальном негативном воздействии на окружающую среду и качество жизни населения. Основные цели УСМ:

- повышение доступности транспорта для граждан, включая туристов;
- снижение уровня автомобильного трафика и пробок;
- повышение безопасности дорожного движения;
- снижение загрязнения окружающей среды;
- стимулирование здорового образа жизни (ходьба, велосипед).

Казалось, что города нашли способы разгрузить свои перегруженные автомобилями магистрали за счет перехода от строительства отдельных зданий к возведению целых жилых кварталов с максимально развитой инфраструктурой и размещением транспортно-пересадочных узлов общественного транспорта вблизи жилых микрорайонов (стратегия 15-минутной пешей доступности). Высотность зданий уменьшает занимаемую ими площадь, что сокращает расстояние от жилых помещений до сервисной инфраструктуры, делая ненужным использование автомобилей внутри кварталов. Однако до настоящего времени на межрайонных дорогах не проглядывается явная тенденция к сокращению трафика и пробок.

Имеются три главные проблемы в мобильности городов, которые приходится учитывать при проектировании перспективных систем транспортной инфраструктуры.

Города сконцентрировали внутри себя практически все ключевые элементы социальной жизни: лучшие образовательные и медицинские учреждения, крупнейшие концертные залы, музеи и стадионы, лучшие театры и парки для развлечений. Перечисленные объекты называются центрами притяжений. Эти центры притяжений собирают не только жителей города, но и соседствующих поселений в радиусе до 100 км, главным инструментом передвижения последних остается личный автомобиль. **Обеспечить транспортную доступность центров притяжения – актуальный вызов для городов.**

Одними из основных пользователей транспортной инфраструктуры являются туристы. Доля туризма в мировой экономике варьируется в зависимости от года и экономической ситуации, но, в среднем, туризм составляет около 10% мирового ВВП. Это включает не только прямые расходы туристов, но и все связанные с этим сектора, такие как гостиничный бизнес, транспорт, ресторанный бизнес и другие. Доля туризма в экономике России на протяжении последних лет колебалась, но устойчиво растет и уже составляет около 4–4.5% ВВП. Внутренний туризм традиционно является важной частью экономики России. Россияне активно путешествуют по своей стране, и с ростом популярности таких направлений, как экологический, медицинский, культурный и событийный

туризм, доля внутреннего туризма в экономике постепенно увеличивается. В соответствии с национальными программами экономика внутреннего туризма до 2030 должна удвоиться. Транспортная мобильность играет одну из решающих ролей в росте экономики туризма городов. Экономия 10% времени на передвижение увеличивает доходы сервисов туристической сферы на 15–20%. **Обеспечение транспортной мобильности для туристов – вторая важная задача городов.**

За последние несколько лет глобальные тенденции, такие как цифровизация и предложение дополнительных способов передвижения в виде услуги, способствовали появлению широкой палитры общественно значимых транспортных услуг, доступных посредством мобильных приложений (услуги совместного использования автомобилей, велосипедов и электрических самокатов). Эти новые решения в сочетании с «традиционным» общественным транспортом приводят к сложным мультимодальным сценариям передвижения, когда поездка совершается последовательным использованием разных видов транспорта. В этом контексте мобильность как услуга (MaaS) предлагается как инновационный подход к бесшовной интеграции всех вариантов мобильности, доступных через единый цифровой интерфейс. MaaS опирается на применение так называемых агентских моделей, в которых транспортная мобильность определяется взаимодействием отдельных «агентов», размещенных в центре транспортной сети. Каждый «агент» обладает своими целями, правилами поведения (дорожной ментальностью) и возможностью адаптации. В последние годы MaaS воспринимается как революционное решение управления транспортной мобильностью, экономически и экологически устойчивая альтернатива зависимости от личного автомобиля. Эксперты сходятся во мнении, что MaaS обладает потенциалом перехода к более устойчивым привычкам мобильности, одновременно повышая удовлетворенность людей. **Построение бесшовных систем интеграции при передвижении, используя личный и общественный транспорт, средства малой мобильности – третья актуальная задача администраций городов.**

В следующем номере мы рассмотрим инструментарий, помогающий продвигать УСМ в ежедневную жизнь городов.

ВЛИЯНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ СИСТЕМОЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Современные реалии требуют от пассажирского транспорта не только комфорта и безопасности, но и следования трендам, прозрачности и клиентоориентированности. На фоне цифровой трансформации появляются десятки решений, однако лишь единичные продукты способны выйти за рамки диспетчеризации и учета, предоставляя целостный механизм управления.



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



**Константин
Уфимцев,**
и. о. генерального
директора
ООО «ЦРР»

Общие тенденции цифровизации в сфере пассажирского транспорта

На рынке присутствует множество систем: от базовых мониторинговых решений до сложных аналитических комплексов. Однако большинство из них фокусируются на техническом контроле и не решают задач населенных пунктов – планирования, адаптивного управления, оценки эффективности. Эти вызовы формируют потребность в универсальных, комплексных и интеллектуальных решениях.

Согласно исследованиям¹, одной из ключевых задач цифровизации является повышение экономической устойчивости транспортных предприятий на фоне ограниченности ресурсов и высокой конкуренции. Внедрение инно-

ваций позволяет переходить от экстенсивных к интенсивным путям развития, снижать себестоимость перевозок, повышать производительность труда, улучшать качество обслуживания.

Результаты научных работ указывают, что предприятия, системно реализующие цифровые инициативы, достигают:

- прироста доходов на 12–18% за счет оптимизации маршрутов и сокращения холостого пробега;
- снижения затрат до 15% благодаря автоматизации диспетчеризации и мониторинга работы персонала;
- роста клиентской удовлетворенности более чем на 20% за счет предиктивного планирования и уменьшения интервалов движения.

¹ Политковская И. В. «Составляющие финансового успеха автотранспортных предприятий», 2023; Хвичия Д.Т. «Оценка эффективности цифровых решений в управлении пассажирским транспортом», 2024.

Внедрение концепции контроллинга на стратегическом, тактическом и оперативном уровнях, разделение управления на ключевые проекции (финансы, рынок, процессы, персонал), формирует так называемую управленческую матрицу, которая позволяет интегрировать цифровые технологии в бизнес-процессы предприятия с наибольшей отдачей.

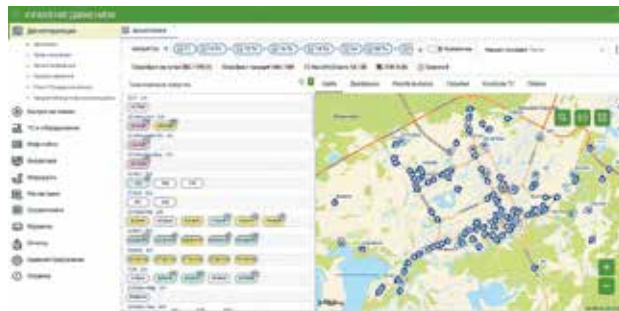
Рынок ждет инноваций

Современная автоматизированная платформа, интегрирующая в себе функции анализа, прогнозирования и стратегического управления перевозками, должна представлять собой не просто оторванное от реальности цифровое решение, а полноценную управляющую структуру, способную объединить интересы перевозчиков, администраций и пассажиров в едином цифровом контуре. Три уровня – три ключевых участника цифровой экосистемы: региональные власти получают эффективный инструмент мониторинга и контроля, а самое главное, планирования, перевозчики – удобный механизм оперативного управления, а пассажиры – качественные сервисы и комфортные возможности оплаты проезда.

В основе платформы – принцип матричного управления: разделение по уровням (стратегический, тактический, оперативный) и проекциям (персонал, финансы, рынок, процессы). Такой подход обеспечивает комплексный охват всех бизнес-функций участников отрасли. Используются технологии предиктивной аналитики, искусственного интеллекта и ролевого доступа. Система не только отображает данные, но и «понимает» процессы, выявляет закономерности и предлагает управленческие решения.

Инновационная система выделяется рядом ключевых преимуществ:

- **интеллектуальность:** наличие ИИ-ассистентов и агентов, способных не просто анализировать, но и управлять процессом;
- **применение предиктивной аналитики:** позволяет прогнозировать нарушения интервалов, пассажиропотоки, выявлять очаги неоплаты и принимать меры до возникновения сбоев;
- **адаптивность архитектуры:** конфигурация платформы настраивается под особенности региона, платформа легко интегрируется



с существующими муниципальными сервисами, кастомизация и модели финансирования;

- **визуализация и контроль:** данные представлены в формате, удобном для анализа и оперативного реагирования: интерактивные панели, дашборды, графики, тепловые карты и отчеты;
- **контроль качества и прозрачность:** от поступления отметки и создания наряда до фактической выполненной работы и начисления заработной платы водителю.

Одной из ключевых особенностей платформы должно являться наличие интеллектуального ассистента диспетчера – виртуального помощника диспетчера. Он предоставляет поддержку в режиме реального времени: помогает разобраться в функционале системы, консультирует по вопросам управления, подсказывает алгоритмы действий и предлагает оптимальные решения в нестандартных ситуациях. Такой ассистент снижает нагрузку на персонал и повышает эффективность оперативного управления.

Дополнительный эффект достигается и за счет стоимости внедрения: цена системы должна быть существенно ниже среднерыночных предложений, а расходы при переходе на нее с действующих систем – не только не превышать, но и быть ниже текущих эксплуатационных затрат. Такой подход формирует ощутимый экономический результат уже на первых этапах интеграции.

В условиях, когда цифровая зрелость становится конкурентным преимуществом региона, наличие единой платформы управления пассажирским транспортом – это уже не опция, а необходимость. Интеллектуальная система – ответ на вызовы времени, инструмент, объединяющий контроль, анализ и стратегию в одном решении. И наша основная задача – создать систему, которая будет на стороне человека.



Объединяет организаторов перевозок, транспортные предприятия и пассажиров

Интеллектуальная система управления общественным транспортом

Система позволяет в оперативном режиме контролировать транспортную работу, выявлять безбилетные поездки с помощью искусственного интеллекта и информировать пассажиров о движении транспорта.

Благодаря автоматизации процессов планирования и управления, транспортные компании повышают эффективность своей работы и оптимизируют свои ресурсы.



Превращает общественный транспорт
в цифровой сервис



Повышает мобильность
городского населения



Повышает качество транспортных услуг
контролируя расписание движения на маршруте



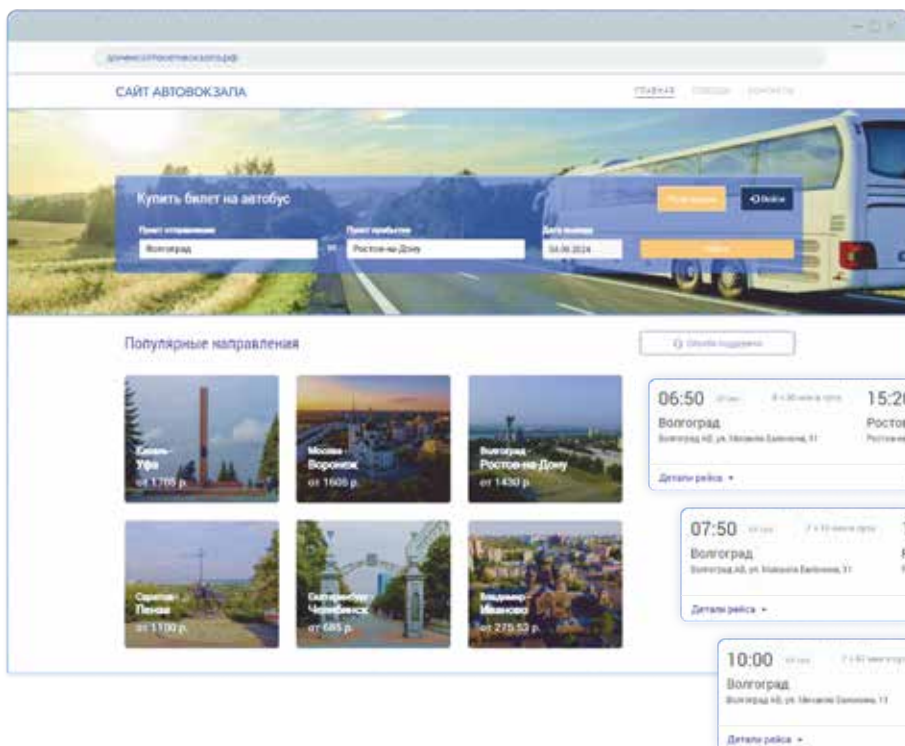
Узнать подробнее

Выгодный старт с АСУОТ!

Заполните анкету и получите консультацию специалиста + коммерческое предложение в течении 24 часов.

Сайт автовокзала

БЫСТРЫЙ результат БЕЗ вложений



Нам доверяют **40+** автовокзалов России

Время отправления	Время прибытия	Цена билета	Рейтинг
06:50	15:20	1540 руб.	5.0
07:50	15:00	1430 руб.	4.7
10:00	17:57	1650 руб.	4.2

Мы полностью берем на себя:

- ✓ Сопровождение сайта контент-специалистом
- ✓ Сопровождение технической командой
- ✓ Сопровождение пользователей 24/7
- ✓ Кастомные доработки
- ✓ Интеграцию с любой системой автоматизации

ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

В Курской области транспортная реформа началась в 2020 году и, в отличие от других субъектов РФ, была направлена на сохранение и гармоничное развитие сразу всех видов городского общественного транспорта — автобусов, троллейбусов, трамваев и электробусов.



**Денис
Мирошниченко,**
заместитель
генерального
директора
ООО «Датапакс»

Реализация реформы параллельно проводилась в двух направлениях – реорганизации пассажирских перевозок и модернизации транспортной инфраструктуры.

Организационный блок включал внедрение новой маршрутной сети, основанной на пересадочной модели; создание единого оператора пассажирских перевозок; перевод работы маршрутов на регулируемый тариф на основе брутто-модели; внедрение дифференцируемого тарифа на оплату проезда; запуск цифровой платформы для управления пассажирскими перевозками и повышения качества транспортного обслуживания.

Инфраструктурные изменения были не менее масштабными и включали реконструкцию трамвайной инфраструктуры; организацию выделенных полос и парковочного пространства; введение новых остановок общественного транспорта и обустройство отстойно-разворотных площадок.

Комплексное цифровое решение

В Курской области внедрены все модули цифровой платформы, которая включает цифровые сервисы «Датапакс» для всех групп потреби-

телей – пассажиров, региона (организатора перевозок) и перевозчиков.

Поэтапный запуск цифровой платформы в Курске стартовал в 2022 году.



Для пассажиров

Курское мобильное приложение для пассажиров включает сервисы, позволяющие планировать поездки: видеть движение транспорта онлайн; смотреть расписания и маршруты транспортных средств, а также прогноз их прибытия на остановки; строить маршруты с учетом пересадок; оплачивать проезд.

Оплата проезда в мобильном приложении стала доступна в феврале 2025 года на троллейбусах и электробусах по инновационной технологии на основе геопозиционирования. К июлю предпо-

лагается масштабировать решение на автобусные маршруты.

Заместитель директора по транспорту организатора и оператора пассажирских перевозок Курской области ОКУ «Центр транспортных услуг» **Григорий Богачев** подчеркнул: «Внедряемое цифровое решение по оплате проезда через мобильное приложение «Курский транспорт» устойчиво работает даже при ограничениях в геопозиционировании, которые объективно существуют сегодня в Курске. С помощью специальных датчиков, размещенных во всех пассажирских транспортных средствах Курска, мобильное приложение определяет местоположение пассажира для приобретения билета на проезд в конкретном транспортном средстве. С работой ГЛОНАСС новый сервис оплаты не связан».

Для региона и организатора перевозок

Цифровые сервисы «Датапакс» включают решения для управления пассажирским транспортом.

Все данные пассажирских перевозок консолидируются в аналитическом модуле, который позволяет в режиме реального времени контролировать исполнение контрактов на обслуживание маршрутов и объем выполняемой транспортной работы, анализировать эффективность маршрутной сети и распределение пассажиропотоков, собираемость билетной выручки и процент безбилетных проездов.

Для перевозчиков

Транспортным операторам доступны сервисы автоматизации предприятий, система планирования расписаний движения общественного транспорта, система контроля за выпуском транспортных средств на маршруты, система диспетчеризации для оперативного управления подвижным составом.

Кроме того, в рамках транспортной реформы с целью повышения безопасности пассажирских перевозок каждое транспортное средство оснастили системами видеонаблюдения и контроля за состоянием водителей.

Также внедрена система контроля за движением транспорта по выделенным полосам, и на постоянной основе проводится работа по развитию системы оплаты проезда в общественном транспорте.



Григорий Богачев, заместитель директора по транспорту организатора и оператора пассажирских перевозок Курской области ОКУ «Центр транспортных услуг» (справа)

Выигрывают все

Цифровая платформа позволяет принимать обоснованные управленческие решения, основываясь не исключительно на обращениях граждан, а на поступающей аналитической информации.

Возможности управления в реальном времени значительно расширяются за счет сервисов платформы. Анализ безбилетных проездов существенно повышает эффективность использования контрольно-ревизионной службы. Данные пассажирских потоков позволяют оценивать загрузку транспортных средств в пиковые и межпиковые часы и при необходимости корректировать расписание, увеличивая количество рейсов на самых востребованных маршрутах.

Удобство внедряемых современных способов оплаты проезда повышает комфортность поездок для пассажиров и собираемость билетной выручки.

«Оптимизация маршрутной сети на основе пересадочной модели и укрупнение подвижного состава позволили сократить количество используемых транспортных средств на маршрутах в 1,5 раза, увеличив суммарную вместимость нового подвижного состава на 30%. При этом дефицит водительского состава снижен до минимальных значений, что позволяет обеспечивать пунктуальность выполнения расписания перевозчиками на уровне 93–95%. В результате всех мероприятий транспортной реформы эффективность маршрутной сети увеличилась на 40%. Одним из ключевых факторов стало внедрение цифровой платформы», – рассказал **Григорий Богачев**.

НАША «ЮНОСТЬ»

ЗИЛ-118 «Юность» – самый необычный автобус в истории советского автомобилестроения. Первый образец был собран в 1962 году, модернизированный на рубеже 1960–1970-х годов автобус получил индекс 118К, а последний вариант «Юности» выпускался в 1990-х годах уже под названием ЗИЛ-3207.



ЗИЛ-118 «Юность» был создан благодаря инициативе инженеров ЗИЛа, поддержанных комсомольской организацией завода. После показа опытного образца самому Н. С. Хрущеву заговорили о серийном выпуске этой внеплановой машины. Автобус должен был иметь ту же колесную базу, что и ЗИЛ-111. Все агрегаты – серийные, собственные, а переделки допустимы только самые минимальные и простые.

Разработчики славно потрудились над внешним видом автобуса. В самом его облике есть что-то дружелюбное, вызывающее теплые чувства. Наиболее сложной задачей было создание высокопрочного несущего кузова при огромной площади остекления и сдвижном люке в крыше почти два метра в длину. Добиться баланса между массой автобуса и его габаритами, дизайном и эргономикой было весьма непросто. Ис-



пользовали обычный двигатель V8 от грузовика ЗИЛ-130 (правда, мощность его все-таки подняли с 150 до 170 л. с.): надежный, неприхотливый, он был способен работать на обычных сортах бензина. Автобусу досталась автоматическая коробка передач от лимузина: она имела всего две

передачи переднего хода и одну – заднего. Рулевой механизм был оснащен гидроусилителем.

«Юность» вышла на свою первую прогулку летом 1962 года. Пока решался вопрос о производстве, на заводе дорабатывали конструкцию и потихоньку собирали новые экземпляры. Например, машину номер три сделали в медицинском исполнении в надежде получить заказы на подобную продукцию. А пятый образец изготовили в виде передвижного телерепортажного пункта.

В 1968 году вопрос о производстве уникальной машины был перенесен на 1973 год. На ЗИЛе решили идти в ногу со временем и модернизировать свою модель, к тому же базовую модель лимузина ЗИЛ-111 уже давно сменил ЗИЛ-114. Именно агрегаты последнего были установлены на «Юность» нового поколения.

Кузов автобуса видоизменили согласно тенденциям рубежа 1960–1970-х годов, в точности сохранив прежние габариты. Внешне ЗИЛ-118 и представитель нового поколения отличались достаточно сильно: первый был кульминацией эры «плавникового» детройтского стиля, а второй стал типичным представителем промышленного дизайна, прообразом таких революционных в будущем машин, как, например, «Рено Эспас» (Renault Espace). Разработке присвоили новый индекс – ЗИЛ-119, но выяснилось, что это потребовало бы и новых испытаний, и индекс позднее благоразумно заменили на 118К. Для автобуса с индексом 118К применили приточно-вытяжную вентиляцию кузова с кондиционированием воздуха.

В таком же духе, как и с ЗИЛ-118, велась сборка последующие 30 лет, в среднем по две машины в год, по ряду причин без перспектив серийного производства.

По спецзаказам в кузове ЗИЛ-118К изготовили множество различных автомобилей: несколько видов медицинских автобусов с высокой и низкой крышей, фургоны спецсвязи, охраны и разведки для КГБ, милицейскую лабораторию. Необходимость в микроавтобусах VIP-класса появилась в Гараже особого назначения только в 1980-х годах: ЗИЛ-118К использовался для транспортного обеспечения группы сопровождения главы Советского государства М.С. Горбачева. Два полосатых автобуса ЗИЛ



(оранжевый и синий) загружали в самолет, и они путешествовали вслед за Генеральным секретарем ЦК КПСС. Кстати, все «Юности» кремлевского гаража комплектовались специальными шинами производства НИИШП. Вязкий густой состав наносился на внутреннюю поверхность покрышки; при повреждении шины гермокомпозицию выдавливали наружу, и она перекрывала отверстие. Это позволяло продолжать движение даже при наезде на гвозди или шипы.

В 1991 году в ГОН поступила модель ЗИЛ-3207 «Юность», которая использовалась первым Президентом Российской Федерации Б.Н. Ельциным: после наступления рыночной экономики завод пытался в очередной раз вдохнуть жизнь в этот проект и найти на автобус коммерческого покупателя. Были предложены варианты с высокой крышей и кондиционером (ЗИЛ-32071), пикап (ЗИЛ-3207Г). С 1990 года на машине установили двигатель ЗИЛ-509.10 (ЗИЛ-375), а также заменили части подвески, тормозов и прочих важных агрегатов. Тогда же «Юность» начали комплектовать колесами, шинами и дисковыми тормозами отечественного производства от тяжелого бронированного лимузина ЗИЛ-4105 (до этого по спецзаказу ставили импортные), а в следующем году ЗИЛ-3207 оснастили новым рулевым управлением и трехступенчатой автоматической коробкой передач от того же ЗИЛ-4105.

Автобус успел прославиться и за рубежом. В 1967 году «Юность» своим ходом отправилась на автобусный фестиваль в Ницце (Франция) и завоевала девять призов. Ни один советский автомобиль ни до, ни после не привозил столько наград.

Фото: АНО «МВТЦ АМК ФСО России»

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

С 4 по 6 июня в Самаре на площадке Приволжского государственного университета путей сообщения состоялся Всероссийский специализированный семинар на тему обеспечения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным и наземным городским электрическим транспортом.

Мероприятие было проведено в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения», входящего в национальный проект «Инфраструктура для жизни». Организатором выступил Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»).

В работе семинара приняли участие представители Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, органов исполнительной власти субъектов РФ, ведущих российских транспортных ассоциаций и компаний.

Программа семинара включала круглые столы по актуальным вопросам организации дорожного движения, совершенствованию нормативно-правовой базы, повышению экономической эффективности пассажирских перевозок, а также деловую игру.

Римма Филиппова, старший руководитель проектов ГУП «Мосгортранс», советник при ректорате ФГБОУ ВО «МАДИ», модератор круглого стола по вопросам повышения безопасности дорожного движения при выполнении пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования, отметила: «Сегодня принятие долгосрочных стратегий низкоуглеродного развития, планы по адаптации должны учитывать условия эпохи стремительно меняющегося климата, больших данных и прикладной климатологии. Введение обязательной отчетности по парниковым газам и стремление организаций соответствовать стандартам развития в трех категориях ESG-оценки (социальной,



Римма
Филиппова

управленческой и экологической) напрямую влияет на развитие экоиноваций, «зеленых» технологий и стимулирует отечественные предприятия внедрять данные новшества. Это и использование альтернативных источников энергии, и ограничение строительства электростанций, работающих на газе или угле, переход на низкоуглеродные транспортные средства. Например, замена одного автобуса на электробус уменьшает выбросы CO₂ на 60 тонн в год. На одного пассажира электробуса приходится в 145 раз меньше выбросов вредных веществ, чем на одного пассажира автомобиля с ДВС». Отдельное внимание она акцентировала на подготовке кадров и интеграции учебных программ с производственной практикой транспортных предприятий.

В дальнейшем планируется продолжение серии образовательных семинаров и в других регионах России для распространения лучших практик в сфере безопасности автоперевозок во всех субъектах.

РАБОЧАЯ ГРУППА РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА КОМИССИИ ПО ВОПРОСАМ ПРОВЕДЕНИЯ МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ И РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ

Транспорт



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КОМИССИИ ПО ВОПРОСАМ
ПРОВЕДЕНИЯ МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ
И РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Практикум



МОСКОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНО - ДОРОЖНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ



@ ets_russia

ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИЙ ПРОЕКТ
ПО ФОРМИРОВАНИЮ УНИВЕРСАЛЬНЫХ
И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ
КОМПЕТЕНЦИЙ У ОБУЧАЮЩИХСЯ
ВУЗОВ И КОЛЛЕДЖЕЙ



@ ap_madi

В РАМКАХ ПРОЕКТА
В ФОРМАТЕ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИЙ
ПРОХОДЯТ ТЕМАТИЧЕСКИЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ЗАНЯТИЯ

- ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ОТРАСЛЕВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ,
- ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,
- АКАДЕМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА



Дивизион
Климатическое оборудование



СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЯ ВОЗДУХА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА



20 лет

Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»



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

«Двадцать лет назад, 22 августа 2005 года, в Москве учредительным собранием пассажирских автотранспортных предприятий было принято решение о создании нашей некоммерческой организации для отстаивания интересов предприятий общественного транспорта. Наша организация с момента ее создания и по сегодняшний день ведет активную и результативную работу по поддержке и развитию транспортной отрасли. Мы идем в едином ряду с ведущими российскими отраслевыми НКО. Мы делаем свое дело, добиваемся результатов и гордимся ими!»

20 ЛЕТ ОТРАСЛЕВОЙ НКО: В ЧЕМ СЕКРЕТ АВТОРИТЕТА АССОЦИАЦИИ «ЕТС «АЛС»

Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» ведет активную и продуктивную работу по развитию транспортной отрасли. Мы делаем свое дело, добиваемся результатов и гордимся ими.



Данил Левятов,
первый помощник
президента
Ассоциации
«ЕТС «АЛС»

22 августа 2005 года в Москве учредительным собранием пассажирских автотранспортных предприятий было принято решение о создании Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии». В феврале 2012 года организация была переименована в Некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Автобусные линии страны».

25 апреля 2018 года в целях приведения в соответствие с действующим законодательством (подпункт 3 пункта 3 статьи 50 Гражданского кодекса Российской Федерации, в редакции пункта 7 статьи 3 Федерального закона № 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившим силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации») наименование организации было изменено на Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» (сокращенное фирменное наименование – Ассоциация «ЕТС «АЛС»).

Руководит Ассоциацией Борис Олегович Лоран. Возглавляя организацию с первого дня,

он принимает активное участие в развитии транспортной отрасли.

Ассоциация является юридическим лицом – некоммерческой организацией, основанной на членстве, учрежденной для содействия ее членам в осуществлении деятельности, направленной на достижение следующих целей:

- создание благоприятных условий для осуществления деятельности пассажирского автомобильного транспорта;
- 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;
- повышение безопасности дорожного движения и обеспечение безопасных условий деятельности пассажирского автомобильного транспорта.

Ассоциация является членом Российского автотранспортного союза и Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», содействует и поддерживает организацию и проведение регулярных съездов транспортников России, различные мероприятия по транспортной безопасности, ежегодные научно-методические конференции отраслевых университетов, отраслевые выставки, круглые столы и конференции.

Главное достижение Ассоциации – подготовка, организация и проведение всероссийских пассажирских транспортных форумов.

Одним из важных отраслевых проектов Ассоциации остается издание отраслевого журнала. Журнал «Российские автобусные линии» на сегодняшний день представляет собой уникальный сборник информации о развитии общественного транспорта во всех регионах России, аналогов которому нет. Он издается с марта 2006 года, посвящен проблемам, задачам, целям, возможностям и перспективам развития транспортной отрасли. Здесь публикуются новости, интервью, репортажи, аналитические материалы, нормативные документы, регулирующие автоперевозки, а также анонсы и отчеты об отраслевых мероприятиях и многое другое. Кроме того, журнал стал своеобразной трибуной для всех операторов отрасли, представителей федеральных и муниципальных органов исполнительной власти, где у каждого есть возможность поделиться проблемами в своей профессиональной деятельности и обозначить пути их решения. Журнал является постоянной площадкой диалога «Отрасль – Власть» и внесен в пул отраслевых СМИ Министерства транспорта Российской Федерации.

Мы ведем информационный Telegram-канал «Единая Транспортная Система», в котором размещается актуальная информация о развитии всей транспортной системы России. Занимаемся важной общественной деятельностью – участвуем в работе Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации созыва 2022–2025 годов в лице нашего президента Бориса Олеговича Лорана.

Наша организация с момента ее создания и по сегодняшний день ведет активную и продуктивную работу по развитию транспортной отрасли. Она идет в едином ряду с ведущими отраслевыми НКО. Мы делаем свое дело, добиваемся результатов и гордимся ими.

Но хочу задать риторический вопрос: «А все ли НКО соответствуют тому, для чего созданы согласно уставам?». В уставах у них написано все правильно, но что несут транспортной отрасли и какие реальные цели прячут за оберткой создатели этих НКО? Примерно половина НКО в транспортной отрасли вообще существует только на бумаге. Сдаются «пустые отчеты», которые просто лежат в виде папки документов у формального руководителя в тумбочке. Вы спросите: «А зачем?» Чтобы иметь возмож-

ность реанимировать ее под какой-то транспортный проект, написать гневное письмо, дать оценку тому или другому НПА, на трибуне выразить свое мнение. Только, к сожалению, все это игра в одни ворота. В угоду одному коммерческому интересанту или нескольким, состоящим в аффилированной зависимости. Все прошедшие 20 лет мы выводили таких на чистую воду и продолжаем это делать. Чистота рядов отраслевых НКО необходима для полноценного развития транспортного комплекса.

Наша Ассоциация образовалась «на земле», в реальном секторе экономики, ее создали перевозчики и автовокзалы. В 2005 году тогдашнее руководство Российского автотранспортного союза держало монополию в отрасли, и в том числе в согласовании паспортов маршрутов межрегионального автобусного сообщения. В Союз тогда принимали только региональные союзы и объединения транспортников, чем давали местным «князькам» при транспорте власть определять, кому дать – кому не дать, если ты не член местной организации. Очень напоминало советское прошлое конца времен застоя: привилегии только для членов комсомола, остальные – в пролете. Вот тогда и была создана Ассоциация, представляющая интересы перевозчиков и автовокзалов – более чем половины регионов России.

Когда новое руководство Союза изменило политику в сторону развития и созидания, наша Ассоциация вступила в 2009 году в ряды членов Союза, и в 2011 году Борис Лоран был избран в состав правления Российского автотранспортного союза.

Россия уже более 30 лет строит гражданское общество, иногда хаотично, иногда осознанно, пытаясь то полностью скопировать западный опыт, то идти своим путем. 20 лет из этого периода Ассоциация «ЕТС «АЛС» находится в авангарде поддержки развития отрасли междугородних автобусных перевозок, автовокзалов, общественного транспорта и цифровых технологий. Лидерство не присуждают, его заслуживают. Благодаря своей многолетней четкой линии деятельности, неизменной позиции, и главное – честности и открытости Ассоциация по праву находится в первом ряду самых авторитетных отраслевых НКО.

Фото: пресс-служба Минтранса России

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

- Администрация Президента РФ;
- Совет Федерации ФС РФ;
- Государственная Дума ФС РФ;
- Генеральная прокуратура РФ;
- Следственный комитет РФ;
- Министерства РФ: транспорта; внутренних дел; экономического развития; цифрового развития, связи и массовых коммуникаций;
- Надзорные органы в сфере транспорта;
- Органы исполнительной власти субъектов РФ;
- Министерства транспорта регионов РФ;
- Предприятия общественного транспорта;
- Пассажирские автотранспортные предприятия;
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и объекты транспортной инфраструктуры;
- Некоммерческие организации: отраслевые союзы и объединения транспортников;
- Профсоюзные организации работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
- Отраслевые научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения;
- Организации, работающие в сфере общественного транспорта по направлениям: цифровизация транспорта; производители подвижного состава и комплектующих; производители, поставщики и системные интеграторы инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности и безопасности на транспорте; страховые, лизинговые, туристические компании и др.

Все выпуски журнала доступны:

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

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

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

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

✉ apparat@osmintrans.ru



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



Жаркое лето с BlaBlaCar

Размещайте ваши самые горячие автобусные рейсы* на сайте и в мобильном приложении BlaBlaCar



Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro

*При предоставлении необходимых разрешительных документов

РЕКЛАМА

ИНГОССТРАХ

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:

