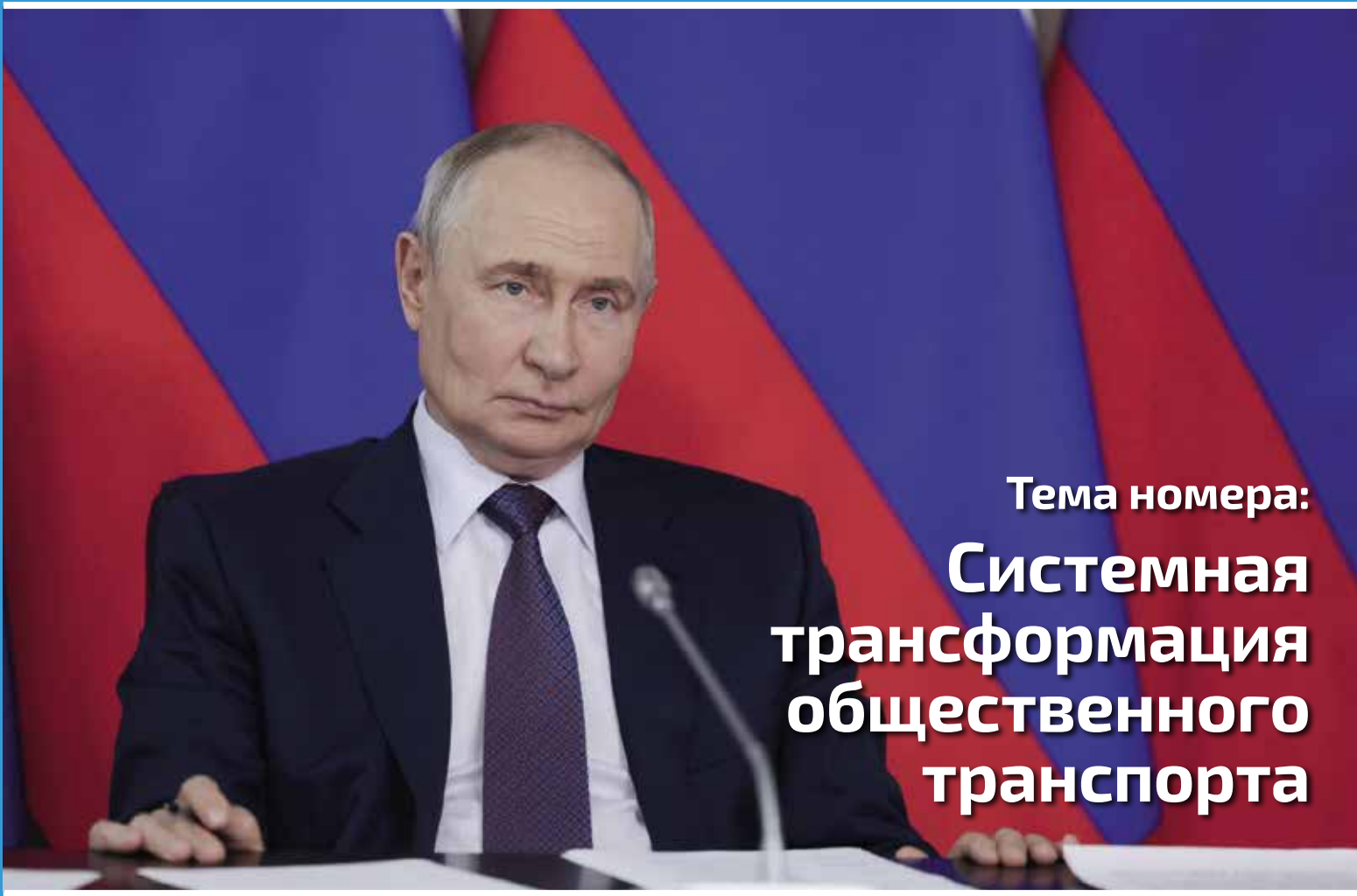
ИЗДАЕТСЯ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 98 РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ РОССИИ



Тема номера:

Системная трансформация общественного транспорта







15 Минтранс России: для семей с детьми

20 Общественный совет: от количества – к качеству

26 «Автострахование-2026»: итоги форума

СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ НА АВТОБУСЫ ВЕКТОР NEXT

ВЫГОДА до 1 300 000 ₽[1]



- Субсидия до 40% по федеральным программам ОТ
- До 71 человека — общая пассажировместимость
- Надёжные и проверенные узлы и агрегаты
- Плавность хода — задняя пневматическая подвеска
- Более 20 модификаций и планировок
- Гарантия 3 года или 150 000 км
- Дисковые тормоза на всех колёсах
- Наличие газовой и дизельной версий

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

СТТ

РЕКЛАМА. 1. Указанная выгода на автобусы ПАЗ-320530-04 ЯМЗ 124,2 Е5 SCR, ФГ 5 ст, К, II-1 дв., 24/36 Собств, РФ, СТ (А) и ПАЗ-320406-04 ЯМЗ 124,2 Е3, ГАЗ 5 ст., Г, I-2 дв., 17/53 С, РФ, СТ (А), складывается из: скидки по акции "Скидка на ПАЗ" и скидке по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Предложение действительно до 31.12.2026 г. или до исчерпания бюджета. Предложение ограничено и действует на автобусы с датой ЭПТС до 01.01.2026. Не является публичной офертой. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Подробности у официальных дилеров и торговых представителей АО «Платформа А».

Содержание

Состав экспертного совета журнала 2

Колонка редактора 4

Тема номера

Системная трансформация общественного транспорта 8

Отрасль и власть

Шаг к повышению качества жизни россиян 6

Поручения Президента РФ по итогам заседания Президиума Госсовета 12

Главное – учесть запросы жителей и интересы многодетных семей 14

Для семей с детьми 15

Не знающий прошлого, не имеет будущего 16

Индустрия на пути к новой мобильности 18

Общественный совет

От количества – к качеству 20

А кто их, собственно, учит? 22

Автострахование на пороге перемен: итоги форума в Санкт-Петербурге 26

Семейноцентричность на железнодорожных вокзалах 60

Общественный транспорт

100 лет. Едем дальше 30

Москва – один из мировых лидеров по количеству электробусов 32

Новый транспорт и люди 36

Как решить кадровую проблему 38

Как государству и бизнесу развивать транспорт 40

Как создают Центр компетенций по беспилотному трамваю 48

Отрасль и наука

Единый отраслевой проектный офис 42

Автовокзалы и ПАТП

Трансформация подходов к развитию объектов автотранспортной инфраструктуры 44

Информационные технологии

Регион управляет, Федерация видит 52

Цифровизация общественного транспорта: пути развития 54

Опыт сотен внедрений: что важно знать при выборе системы автоматизации 56

Юбилей

15-летие Ассоциации «РАВС»: 2026 год – от защиты отрасли к законодательному результату 62

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



Сайт Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
98 (июль-сентябрь 2026)
Издается с 2006 года
Регистрационный номер СМИ:
ПИ № ФС77–84701 от 06.02.2023 г.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Учредитель: Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»
Периодичность выхода:
4 выпуска в год
Распространение: бесплатно
Территория распространения:
Москва и регионы Российской Федерации, страны СНГ
Фото на обложке:
kremlin.ru, пресс-служба Минтранса России, пресс-служба Ространснадзора, пресс-служба ООО «Группа Мовиста»

Главный редактор: Зотов Алексей Вячеславович
Заместитель главного редактора: Керов В.В.
Советник главного редактора: Лоран Б.О.
Шеф-редактор: Шитикова Е.М.
Выпускающий редактор: Лобанова Е.И.
Редактор: Никитушин А.С.
Юридическое сопровождение: Кошкин А.А.
Продвижение журнала в соцсетях: Лоран О.Б., Лоран Д.Б.
Дизайн и верстка: Войлокова Н.В., Полунина Е.В.
Корректор: Балашова Е.А.

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

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

Дата выхода в свет: 12.10.2026 г. Тираж: 4000 экз.
Отпечатано в типографии
ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42.

Номер заказа:

Состав экспертного совета журнала



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



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



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



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



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации транспортных инженеров



Зарипова И. В.,
председатель Общественного Совета по развитию такси



Зотов А. В.,
генеральный директор ООО «Группа Мовиста»



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского объединения пассажиров



Керов В. В.,
член Экспертного совета по вопросам 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»



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



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



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



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



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского автотранспортного союза



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



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



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

РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

СОБОЛЬ NN
МИНИВЭН

ВЫГОДА
до 1 208 000 ₽[1]



- Вместимость до 8 пассажиров
- Полный привод типа Part Time
- Привод 4×2 и 4×4
- Штатная телематика — экономия до 20% на эксплуатации
- Трансформируемый салон
- Радиус разворота от 5,4 м
- Зимний пакет опций в базовой комплектации
- Гарантия — 4 года или 200 000 км

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

СТТ

РЕКЛАМА. 1. Указанная выгода на автомобиль A13S12-1722-56-C01-55-00-000 1/ST1(NN),5BA,8DC,EA3, складывается из: скидки по акции "Сезонное предложение", скидки по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с ПАО «ЛК «Европлан» (ИНН 9705101614, ОГРН 1177746637584), а также с применённой субсидией по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ, в виде скидки на аванс в размере 10%, но не более 500 т.р. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.10.2025 г. Субсидия предоставляется лизинговой компанией - участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-84 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 30.11.2026 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Количество автомобилей ограничено. Не является публичной офертой. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Подробности у официальных дилеров и торговых представителей АО «Платформа А».

Колонка редактора



Алексей Зотов,
главный редактор журнала

Уважаемые коллеги!

В 2026 году развитие общественного транспорта последовательно получает все больше внимания на высшем государственном уровне. Еще 3 января Президент России Владимир Путин утвердил перечень поручений, предусматривающих подготовку предложений по обновлению регионального пассажирского транспорта и поиску дополнительных источников финансирования. К этим вопросам вернулись 10 августа на заседании Президиума Государственного Совета. А 17 сентября был опубликован новый перечень поручений, развивающий ранее обозначенные инициативы.

Для отрасли важна не только последовательность этих решений, но и изменение масштаба поставленных задач. Обновление подвижного состава остается необходимым, однако устойчивый результат невозможен без развития инфраструктуры, долгосрочного финансирования и совершенствования организации перевозок. Именно такой комплексный подход сегодня выходит на первый план.

Одно из значимых направлений сентябрьских поручений – расширение возможностей государственной поддержки. Предусмотрена работа над изменением правил предоставления федеральных субсидий, в том числе для развития инфраструктуры общественного транспорта. Это позволит регионам учитывать собственные потребности и определять приоритеты модернизации транспортных систем.

Особого внимания заслуживает поиск дополнительных источников финансирования. Поручено законодательно определить направления использования средств дорожных фондов на транспортное обслуживание населения и развитие общественного транспорта. Кроме того, Правительству предстоит рассмотреть вопрос о направлении на эти цели не менее 25% прогнозируемых доходов региональных бюджетов от штрафов за нарушения правил дорожного движения. Пока это не установленная бюджетная норма, а ориентир для дальнейшей проработки. Но его появление позволяет перейти от обсуждения идеи к конкретным расчетам.

Все эти инициативы объединяет общая задача – сформировать предсказуемую финансовую основу развития общественного транспорта. Регионам нужны не разовые решения, а инструменты, позволяющие планировать обновление техники, инфраструктуры и организацию перевозок на годы вперед.

Не менее важен переход к оценке результатов с позиции пассажира. Регулярность движения, доступность маршрутов, удобство пересадок и безопасность должны определять качество транспортного обслуживания. Поэтому разработка комплексного показателя качества, предусмотренная президентскими поручениями, имеет принципиальное значение.

Новые возможности открывают цифровые технологии, искусственный интеллект и высокоавтоматизированный транспорт. Их внедрение требует не только технических решений, но и подготовки специалистов и объединения компетенций перевозчиков, промышленности, разработчиков.

Сегодня отрасли особенно важно перейти от обсуждения отдельных задач к согласованной долгосрочной работе. Именно способность государства, бизнеса и профессионального сообщества действовать сообща позволит превратить намеченные изменения в реальные результаты для пассажиров.

«Общественный совет при Минтрансе России»

«Единая Транспортная Система»

ОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ

«Российские автобусные линии»



1
(март 2006)



10
(март-апрель 2007)



20
(январь-февраль 2009)



30
(июль-август 2010)



40
(март-апрель 2012)

20 лет



60
(январь-март 2017)



50
(сентябрь-октябрь 2013)

освещает развитие общественного транспорта России



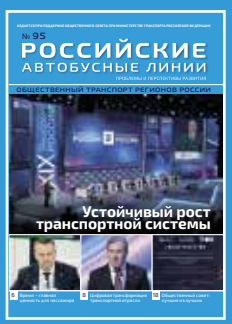
70
(июль-сентябрь 2019)



80
(январь-март 2022)



90
(июль-сентябрь 2024)



95
(октябрь-декабрь 2025)



98
(июль-сентябрь 2026)

ШАГ К ПОВЫШЕНИЮ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ РОССИЯН

26 июня состоялось заседание Комиссии Государственного Совета по направлению «Эффективная транспортная система», главным вопросом которого стало обновление подвижного состава городского пассажирского транспорта в субъектах страны.



В заседании приняли участие помощник Президента Российской Федерации, секретарь Государственного Совета **Алексей Дюмин**, Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин**, председатель Комиссии Государственного Совета по направлению «Эффективная транспортная система», глава Республики Бурятия **Алексей Цыденов**, заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Алексей Шило**, представители федеральных и региональных органов власти.

Алексей Дюмин отметил, что качество повседневной жизни людей во многом зависит от того, насколько четко и надежно работает транспорт. Важно продолжать работу по повышению качества транспортного обслуживания не только в мегаполисах, но и в малых населенных пунктах.

«На сегодня федеральные инструменты поддержки общественного транспорта в регионах направлены только на обновление подвижного состава. Но этого недостаточно, так как есть и другие вопросы, требующие решения. Это модернизация инфраструктуры общественного транспорта, улучшение организации дорожного движения и т. д. Жители многих городов страны жалуются именно на большие интервалы в движении транспорта, отставание от расписания. В числе причин – нехватка водителей. Поэтому одна из ключевых задач – решение кадровой проблемы в сфере общественного транспорта», – сказал Алексей Дюмин.

«Нужно менять подход. Предложить регионам реальные инструменты, которые помогут им изменить ситуацию, чтобы люди увидели перемены к лучшему», – добавил он.



Алексей Дюмин



Андрей Никитин

Развитие общественного транспорта является безусловным приоритетом Минтранса. Меры поддержки в части обновления подвижного состава оказываются в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни», а также госпрограмм федеральных органов исполнительной власти. «В этом году по линии Минтранса поддержку получат 47 регионов, в которые планируется направить порядка 2 тысяч новых транспортных средств. На сегодняшний день в субъекты по всем программам уже передано 671 транспортное средство. Здесь мы работаем в тесной связке с коллегами из Минпромторга и Минстроя, используем механизмы льготного лизинга и прямого субсидирования», – сообщил Андрей Никитин.

Он подчеркнул, что помимо обновления техники необходимо уделять внимание качеству перевозок: «По всей стране растет запрос на изменение качества обслуживания. Нужны регулярность и предсказуемость маршрутов, сокращение времени в пути. И мы уже перестраиваем систему под эти ожидания. С 2028 года полномочия по транспортному обслуживанию перейдут с муниципального уровня к субъектам, что обеспечит гибкость финансирования».

Важнейшая задача – обеспечение пассажирского сообщения в малых и удаленных пунктах. Для ее решения продолжается внедрение региональных стандартов транспортного обслуживания, действующих уже в 33 субъектах страны. Утвержденные методические рекомендации по развитию инфраструктуры помогут правильно выстроить график движения автобусов до больниц и поликлиник. Данная работа ведется по поручению Президента России.

Андрей Никитин сообщил о внедрении новых подходов к транспортному обслуживанию, согласованных участниками профильной комиссии Госсовета и представителями регионов: «Главный прицел – именно на качество работы транспорта и его доступность. Мы учли цифровизацию отрасли, подготовку сильных кадров и развитие науки. И, конечно, поиск дополнительных, стабильных источников финансирования по поручению главы государства. В результате мы уйдем от практики, когда деньги выделяются исключительно на покупку техники, и предложим регионам удобное «транспортное меню», когда они сами смогут сами выбирать, на что направить федеральные средства».

Алексей Цыденов напомнил, что главный целевой показатель, установленный Президентом России к 2030 году – 85% парка общественного транспорта должно соответствовать нормативному сроку службы. При этом важными показателями остаются качество сервиса для пассажиров, регулярность движения, удобство расписания и соблюдение интервалов, а также цена билета.

О работе по обновлению общественного транспорта в субъектах страны рассказал Алексей Шило. Благодаря совместной работе Минтранса, Минпромторга, Минфина, Минстроя и Минвостокразвития ежегодно в стране обновляется не менее 5 тыс. транспортных средств. Также замминистра проинформировал об основных подходах, необходимых для решения поставленных Президентом России задач.

По материалам Минтранса России, kremlin.ru
Фото: пресс-служба Минтранса России

СИСТЕМНАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

10 августа Президент Российской Федерации Владимир Путин провел заседание Президиума Государственного Совета РФ, на котором были рассмотрены вопросы повышения качества работы общественного транспорта в регионах страны. В заседании приняли участие помощник Президента РФ, секретарь Госсовета РФ Алексей Дюмин, заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, Министр транспорта РФ Андрей Никитин, председатель Комиссии Госсовета РФ по направлению «Эффективная транспортная система», глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, представители федеральных и региональных органов власти.

Развитие общественного транспорта – важнейшая социальная функция государства, направленная на повышение комфорта и безопасности перевозок, рост качества жизни граждан. На долю общественного транспорта приходится более 90% всех пассажирских перевозок. В 2025 году общественным транспортом по регулярным маршрутам перевезено порядка 14 млрд пассажиров. Парк общественного транспорта насчитывает более 132 тыс. транспортных средств.

Системная поддержка регионов по развитию городского пассажирского транспорта проводится с 2020 года в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», а с 2025 года – в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни».





Владимир Путин

За это время в стране обновлено почти 22 тыс. транспортных средств.

Помимо обновления подвижного состава уделяется внимание оптимизации маршрутной сети в городах, внедрению цифровизации в работу общественного транспорта, созданию удобных условий для ежедневных поездок граждан.

«Мобильность – один из базовых факторов современной жизни. Людям нужна уверенность в том, что проблема с транспортом никак не помешает их планам, повсеместным заботам, что будут учтены все жизненные ситуации, с которыми сталкиваются наши российские семьи», – подчеркнул Владимир Путин.

Глава государства также отметил, что необходимо сделать так, чтобы общественный транспорт ходил по расписанию, а поездки были безопасными и доступными по цене. «Так должно быть и в мегаполисах, и в малых городах, и в сельской местности, и в отдаленных территориях. И, конечно же, в опорных населенных пунктах», – заявил он.

Андрей Никитин заключил, что для качественного изменения работы общественного транспорта необходим переход от точечных мер к системной трансформации отрасли.

«Исторически общественный транспорт в регионах финансируется по остаточному принципу. Результат – большое количество маршрутов с нерегулируемыми тарифами. Перевозчик сам определяет стоимость проезда. Основная цель – получение прибыли, поэтому возникает экономия на качестве и льготах со стороны перевозчиков. В результате – претензии граждан к расписанию, времени работы и безопасности поездок», – сообщил он.

Важным направлением является работа по переходу общественного транспорта на регулируемые тарифы, когда заказчик в лице региона или города определяет параметры движения: регулярность, время работы, классы транспортных средств.

«Предлагается закрепить возможность финансирования общественного транспорта в виде «защищенных» статей расходов в рамках дорожных фондов на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. При этом необходимо сформировать устойчивые и возобновляемые источники для дополнительного наполнения таких фондов, чтобы это не влияло на показатели дорожной деятельности», – отметил глава Минтранса.

Регионы должны иметь право выбора, на какие именно цели направлять федеральные средства. Для этого планируется внедрение «транспортного меню», которое позволит направлять федеральные средства на софинансирование оплаты транспортных контрактов, модернизацию инфраструктуры или на закупку подвижного состава. Таким образом, будет обеспечена адресная поддержка в зависимости от реальных потребностей субъектов.

«Эта гибкость позволит быстро и точечно реагировать на те запросы граждан, которые сегодня вызывают у них наибольшую обеспокоенность. Также подход будет способствовать росту доли маршрутов по регулируемым тарифам», – добавил Андрей Никитин.

По его словам, федеральные меры поддержки должны быть привязаны к четким и измеримым критериям качества работы общественного транспорта: «Особую роль должны играть показатели надежности перевозок: регулярность, прогнозируемость, состав парка. Важно повышать долю подвижного состава на экологически чистых видах топлива, в особенности газомоторном. Учитывать работу по совершенствованию инфраструктуры, ее доступности для маломобильных групп граждан. Уделять внимание вопросам цифровизации».



Одним из важнейших нововведений станет создание в каждом регионе гарантирующих перевозчиков для исключения «пробелов» в транспортном обслуживании. Для регионов и городов это станет инструментом для организации компенсационных маршрутов в результате незапланированного простоя на других видах транспорта. Ресурсы и возможности могут быть использованы на периоды ремонта улично-дорожной сети, в случае чрезвычайных ситуаций, решения специальных задач, например эвакуации в связи с паводками, пожарами.

«Новый инструмент значительно повысит уровень транспортного обслуживания в опорных населенных пунктах, поможет более эффективно планировать закупки техники на перспективу нескольких лет», – уточнил Андрей Никитин.

По поручению Президента Минтранс прорабатывает правовые основы организации перевозок по запросу. Такое решение позволит жителям небольших населенных пунктов пользоваться транспортной инфраструктурой там, где сегодня автобусного сообщения нет вообще или оно слишком редкое. Это позволит сократить бюджетные расходы, а также исключит необходимость устанавливать отдельный маршрут с низким пассажиропотоком там, где специальный рейс может охватывать определенную зону обслуживания.

«Первые шаги в этом направлении уже сделаны. В Новгородской, Мурманской областях, а также в ряде других регионов функционирует социальное такси. Оно помогает добраться до жизнеобеспечивающих объектов жителям, которые в этом нуждаются. Такую практику нужно развивать, – сообщил Министр транспорта. – Предлагаем запустить пилотный проект по организации перевозок по запросу в пяти субъектах: в Москве, Нижегородской и Новгородской областях, Республике Тыва и Краснодарском крае. По его итогам будем тиражировать опыт».

Рост пассажиропотока в городах напрямую зависит от спланированной городской инфраструктуры, которая обеспечивает приоритет движения общественного транспорта и способствует увеличению скорости. Среди инструментов для достижения данной цели – развитие парковочных пространств, выделенные линии и обособления для общественного транспорта. Задачей городских властей является оптимальное развитие инфраструктуры в разработке и реализации комплексных схем организации дорожного движения.

Еще одной задачей является эффективная интеграция в транспортный каркас городов пригородного железнодорожного сообщения и водного транспорта. Глава Минтранса отметил запуск первого в России рельсового автобуса

в Ивановской области, развитие городского речного транспорта в Москве, Нижегородской, Саратовской, Ярославской областях, Республике Татарстан и Пермском крае.



Активно внедряются беспилотные транспортные средства, автономные трамваи есть в Москве и Санкт-Петербурге, а в столичном метро тестируется беспилотный поезд. Андрей Никитин предложил распространить действие экспериментальных правовых режимов в том числе и на автобусы – запустить пилотные проекты в Москве, Санкт-Петербурге, Республике Татарстан и на Дальнем Востоке.

Для успешного развития транспортных систем и тиражирования лучших практик ведется работа над созданием Центра компетенций по общественному транспорту.

«Правильная работа всех видов транспорта, необходимое развитие инфраструктуры и цифровых технологий требует значительных научных и прикладных компетенций. Для эффективной организации необходимы специалисты-транспортники, которые будут оценивать работу, оказывать поддержку в донастройке механизмов и связывать регионы для успешной коммуникации. Поэтому следующим этапом видим создание профильного научно-исследовательского института», – заявил Андрей Никитин.

Важнейшим вопросом является кадровое обеспечение отрасли, в частности повышение престижа работы в сфере общественного транспорта. В прошлом году Минтрансом сокращен срок между награждением знаком «Почетный работник транспорта» и предшествующей ему наградой (с 5 до 3 лет) для скорейшего получения, в том числе водителями, звания «Ветеран труда». Кроме того, новый подход к финансированию общественного транспорта позволит обеспечить достойную оплату труда всех категорий работников.

Андрей Никитин подчеркнул, что при формировании предложений Минтранс опирался на лучшие практики регионов. Отдельно отмечен опыт Москвы, Челябинской, Свердловской, Нижегородской и Мурманской областей, Пермского края. Также Министр транспорта рассказал про обновленную методику расчета параметров обновления всех видов транспорта в городах независимо от численности населения.

«Правительство по Вашему поручению продолжит помогать субъектам Федерации в части модернизации автобусного парка, сохранит соответствующие объемы финансирования. При этом предложенные нами меры позволят регионам сконцентрироваться на обновлении не только автобусов, но и других наиболее востребованных видов транспорта, найти дополнительные источники для закупки техники», – пояснил он.

В завершение глава Минтранса рассказал о проведенном в одном из регионов эксперименте, где на отдельном маршруте перевод оплаты проезда на безналичный расчет привел к росту билетной выручки на 80%. «А это те средства, которые можно и нужно направлять на модернизацию общественного транспорта. Предложенные нами инструменты позволят увеличить долю маршрутов, работающих по регулируемым тарифам. Это дополнительно наполнит региональные бюджеты, повысит качество самих перевозок. И, самое главное, качество жизни людей», – заявил Андрей Никитин.

По материалам Минтранса России
Фото: kremlin.ru

ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПО ИТОГАМ ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА ГОССОВЕТА

Владимир Путин утвердил перечень поручений по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации, которое состоялось 10 августа в Улан-Удэ.

1. Правительству Российской Федерации:

а) внести в правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на обновление общественного транспорта изменения, предусмотрев:

– расширение направлений использования субсидий, в том числе обеспечение возможности их использования для развития инфраструктуры общественного транспорта (включая городской наземный электрический транспорт);

– предоставление субъектам Российской Федерации права выбирать приоритетные направления использования субсидий в зависимости от долговой нагрузки и бюджетной обеспеченности (при условии достижения целевого показателя, установленного Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» и предусматривающего увеличение к 2030 году в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, не менее чем до 85%);

– проведение оценки эффективности использования субсидий с учетом комплексного показателя качества транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации общественным транспортом, разработанного в соответствии с подпунктом «а» пункта 2 настоящего перечня поручений.

Срок: *15 января 2027 г.;*

б) представить предложения по восстановлению работы общественного транспорта на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей, включая восстановление транспортной инфраструктуры, модернизацию и расширение маршрутных сетей;

в) при участии заинтересованных комиссий Государственного Совета Российской Федерации с учетом формирования стратегии кадрового обеспечения отраслей экономики и социальной сферы и адаптации рынка труда к технологическим изменениям на период до 2036 года принять дополнительные меры, направленные на сокращение кадрового дефицита в сфере общественного транспорта, улучшение условий труда водителей общественного транспорта, повышение конкурентоспособности профессии водителя и ее привлекательности на рынке труда.

Срок: *1 декабря 2026 г.*

Ответственный: *Мишустин М.В.*

2. Правительству Российской Федерации совместно с комиссией Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Эффективная транспортная система»:

а) с учетом опыта г. Москвы разработать комплексный показатель качества транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации общественным транспортом, включающий в себя, в том числе, критерии надежности (бесперебойности) работы общественного транспорта, его территориальной, временной и ценовой доступности для населения, обеспечив внесение этого показателя в паспорта федерального проекта «Развитие общественного транспорта» и национального проекта «Инфраструктура для жизни».

Срок: *1 декабря 2026 г.;*

б) обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, устанавливающих отдельные направления использования средств дорожных фондов, связанные с транспортным обслуживанием населения и развитием общественного транспорта, определив дополнительные источники финансирования и рассмотрев вопрос о выделении на финансирование соответствующих расходов не менее 25% прогнозируемого объема доходов бюджетов субъектов Российской Федерации от уплаты штрафов за совершение административных правонарушений в области дорожного движения, а также части прогнозируемого объема доходов федерального бюджета от отдельных неналоговых поступлений;

в) обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, устанавливающих правовой статус гарантирующего перевозчика, осуществляющего пассажирские перевозки в субъекте Российской Федерации (с учетом требований антимонопольного законодательства), в целях поддержки бесперебойного транспортного обслуживания населения и долгосрочного планирования закупок транспортных средств, предусмотрев, в том числе:

– возможность присвоения такого статуса государственным и муниципальным унитарным

предприятиям, а также хозяйственным обществам, более 50% акций (долей) в уставном капитале которых находится в государственной или муниципальной собственности;

– проведение процедуры присвоения такого статуса в случае принятия исполнительным органом субъекта Российской Федерации в сфере транспорта соответствующего решения;

– определение порядка финансирования деятельности гарантирующего перевозчика и условий осуществления им перевозок, в том числе временных;

– формирование финансово-экономической модели деятельности гарантирующих перевозчиков с учетом особенностей субъектов Российской Федерации.

Срок: *25 декабря 2026 г.;*

г) обеспечить в Республике Тыва, Московской, Нижегородской, Новгородской, Ростовской областях, г. Москве и Ямало-Ненецком автономном округе реализацию пилотного проекта по внедрению перевозок пассажиров по запросу в целях оказания транспортных услуг гражданам, проживающим в малонаселенных и удаленных населенных пунктах, не входящих в маршруты регулярных перевозок.

Доклад: *до 15 января 2027 г.;*

д) по итогам реализации подпункта «г» настоящего пункта представить предложения по внесению в законодательство Российской Федерации изменений, устанавливающих правовые основы для организации перевозок пассажиров по запросу.

Срок: *15 декабря 2027 г.;*

е) обеспечить в Республике Татарстан, Сахалинской области, г. Москве и г. Санкт-Петербурге реализацию пилотного проекта по тестированию беспилотного пассажирского общественного транспорта, предусмотрев, в том числе, привлечение лиц с ограниченными возможностями здоровья из числа ветеранов боевых действий, принимавших участие в специальной военной операции, в качестве операторов беспилотных транспортных средств.

Доклад: *до 15 января 2027 г.;*

ж) по итогам реализации подпункта «е» настоящего пункта представить предложения по расширению перечня субъектов Российской Федерации, участвующих в соответствующем пилотном проекте.

Срок: *15 декабря 2027 г.;*

з) представить предложения по установлению уровня софинансирования за счет средств федерального бюджета закупки подвижного состава общественного транспорта с учетом расчетной бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации, обратив особое внимание на поддержку субъектов Российской Федерации с низким уровнем бюджетной обеспеченности;

и) с учетом ранее данных поручений при участии Банка России рассмотреть вопрос о возможности направления на обновление парка общественного транспорта в субъектах Российской Федерации части прибыли, дополнительно полученной страховыми организациями, осуществляющими обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в результате совершенствования администрирования и учета правонарушений, ответственность за которые предусмотрена статьей 12.37 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, при условии, что отчисление таких средств не приведет к увеличению тарифов на указанный вид страхования.

Доклад: *до 1 декабря 2026 г.;*

к) с учетом реализации настоящего перечня поручений обеспечить актуализацию региональных программ развития (модернизации) общественного транспорта.

Срок: *1 июля 2027 г.*

Ответственные: *Мишустин М.В., Цыденов А.С.*

3. Правительству Российской Федерации с учетом ранее данных поручений разработать совместно с комиссией Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Экономика данных» и при участии федерального государственного бюджетного учреждения «Российская академия наук» и утвердить план мероприятий («дорожную карту») по внедрению технологий искусственного интеллекта в сферу управления пассажирскими перевозками для всех видов общественного транспорта, предусмотрев, в том числе, применение таких технологий в целях прогнозирования спроса на перевозки, оптимизации расписания движения и маршрутных сетей общественного транспорта, анализа технического состояния подвижного состава, создания интеллектуальных чат-ботов и голосовых ассистентов для пассажиров.

Срок: *1 декабря 2026 г.*

Ответственные: *Мишустин М.В., Воробьев А.Ю.*

4. Правительству Российской Федерации совместно с комиссиями Государственного Совета Российской Федерации по направлениям «Эффективная транспортная система», «Экономика данных» и исполнительными органами субъектов Российской Федерации:

а) принять меры, направленные на повышение прозрачности платежей при оплате услуг по перевозке пассажиров и увеличение доли безналичной оплаты, предусмотрев возможность безналичной оплаты таких услуг в автономном режиме (с сохранением возможности оплаты проезда в общественном транспорте с использованием наличных денежных средств);

б) рассмотреть вопрос об использовании единой биометрической системы, ее региональных сегментов и сервиса «Цифровая платформа МАКС» для безналичной оплаты проезда в общественном транспорте.

Доклад: *до 25 декабря 2026 г., далее – один раз в полгода.*

Ответственные: *Мишустин М.В., Цыденов А.С., Воробьев А.Ю., высшие должностные лица субъектов Российской Федерации.*

Источник: kremlin.ru
Дата публикации: 17.09.2026 г.

ГЛАВНОЕ – УЧЕСТЬ ЗАПРОСЫ ЖИТЕЛЕЙ И ИНТЕРЕСЫ МНОГОДЕТНЫХ СЕМЕЙ

17 августа Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин провел оперативное совещание с вице-премьерами, одной из главных тем которого стало развитие общественного транспорта. Премьер-министр поручил проработать механизмы, которые позволили бы регионам эффективнее обновлять автопарки.



Михаил Мишустин

Михаил Мишустин напомнил, что 10 августа в Улан-Удэ Президент Российской Федерации Владимир Путин провел заседание Президиума Государственного Совета, посвященное значимой для миллионов граждан теме – развитию общественного транспорта в стране.

«Детально обсудили выполнение задачи, поставленной на ближайшие четыре года, – сказал он. – Речь, в первую очередь, шла о модернизации парка техники в городах и населенных пунктах, для того чтобы десятки миллионов людей могли передвигаться в комфортных условиях. Ежегодно из федерального бюджета предоставляем для этого порядка 30 млрд рублей».

«Созданы и различные инструменты поддержки регионов для обновления общественного транспорта, в том числе льготный лизинг, программа городского электрического транспорта, казначейские инфраструктурные кредиты. А также важный механизм – списание двух третей задолженности субъектов Российской Федерации по бюджетным займам, которые они направляли на эти цели», – отметил Михаил Мишустин.

«Глава государства подчеркнул, что финансовые возможности регионов разные, и условия софинансирования из федерального бюджета закупок транспорта должны были бы это учитывать, – продолжил он. – В связи с этим обсуждался вопрос и о формировании механизмов, в рамках которых можно будет заключать долгосрочные контракты с производителями техники. Что помогло бы загрузить промышленные предприятия, которые выпускают транспортные средства, и гарантировать заказ. А российские субъекты получили бы возможность стабильно планировать приобретение и обновление парка машин».

Михаил Мишустин попросил заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Марата Хуснуллина, Министра финансов Российской Федерации Антона Силуанова и Министра транспорта Российской Федерации Андрея Никитина учесть все поднятые в ходе заседания Госсовета вопросы и по своим направлениям координировать решение этих задач.

«Главное – при организации работы ориентироваться на запросы жителей и на интересы многодетных семей. Чтобы поездки были безопасными и комфортными», – подчеркнул председатель Правительства.

По материалам government.ru

ДЛЯ СЕМЕЙ С ДЕТЬМИ

Минтранс повышает доступность перевозок в такси для пассажиров с детьми.



Андрей Никитин

«Комфорт и безопасность семей с детьми являются ключевыми ориентирами в развитии городской инфраструктуры. Утвержденный план мероприятий – важный этап на пути к по-настоящему удобной и надежной среде для пассажиров с детьми. Стимулирующие меры и адресные программы поддержки помогают формировать транспортную систему, где каждая семья сможет чувствовать себя уверенно во время передвижений по городу», – отметил Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин**, комментируя утвержденную ведомством дорожную карту, разработанную совместно с «Яндекс Такси».

План мероприятий направлен на повышение качества и доступности услуг такси для семей с детьми. Документ содержит комплекс мероприятий по распространению детских удерживающих устройств, а также привлечению и обучению достаточного числа водителей для перевозок семей с детьми в целях повышения доступности таких поездок в такси.

Особое внимание уделяется поддержке многодетных семей. В рамках дорожной карты проводится эксперимент в нескольких российских городах (Краснодар, Нижний Новгород, Уфа, Челябинск), предусматривающий предоставление промокодов на скидку на поездки для членов многодетных семей, с целью изучения особенностей таких поездок. На основе анализа результатов этого проекта будет разработана система субсидирования поездок, которая в перспективе может быть распространена и на другие регионы.

Важным аспектом является совершенствование нормативно-правовой базы. Ведется активная работа над внесением изменений в законодательство, направленных на повышение доступности перевозок для пассажиров с детьми. Необходимые поправки к Федеральному закону о такси разработаны и будут направлены на согласование.

Реализация проекта осуществляется при поддержке региональных властей и профильных ведомств. Ожидается, что такой комплексный подход станет основой в формировании семейноцентричной транспортной среды.



Татьяна Горовая

«Решение Минтранса России – это важный шаг в развитии системного подхода к безопасным поездкам с детьми в такси. Главная ценность утвержденной дорожной карты – даже не в сиюминутных промокодах, а в комплексном подходе: ведомство одновременно работает и над количеством машин с креслами, и над обучением водителей, и над нормативной базой. Это значит, что проблема решается не точечно, а системно – через повышение предложения и квалификации, что в долгосрочной перспективе гораздо эффективнее простых административных запретов», – подчеркнула первый заместитель генерального директора Центра стратегических разработок, председатель Общественного совета при Минтрансе России **Татьяна Горовая**.

По материалам Минтранса России

НЕ ЗНАЮЩИЙ ПРОШЛОГО, НЕ ИМЕЕТ БУДУЩЕГО

12 августа в Общественной палате Российской Федерации состоялось совместное заседание Общественного совета при Минтрансе России и Комиссии ОП РФ по просвещению, воспитанию и защите исторической памяти, посвященное патриотическому воспитанию молодежи транспортной отрасли. В мероприятии принял участие первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации Константин Пашков.



Константин Пашков

Константин Пашков отметил, что современными героями являются те люди, которые, работая в транспортном комплексе, по зову сердца отправляются защищать свою страну в самые горячие точки. Он подчеркнул, что традиция героизма в сфере транспорта имеет глубокие корни. Первые герои – летчики гражданской авиации, ставшие символом мужества и самоотверженности. Сотни работников железнодорожного транспорта вернулись с фронта, многие из них были удостоены звания Героя Социалистического Труда. После войны эти молодые люди вернулись к своей работе в транспортной отрасли, продолжая служить интересам страны.

«Думаю, что этот базис – философский, культурный, воспитательный – должен быть тем началом, с которого должна начинаться наша работа. Неслучайно в Министерстве транспорта мы открыли галерею Героев России и Героев Труда России. Приятно, что она пополняется. В этом году звания Героя Труда удостоен руководитель АО «Мостострой-11» Николай Руссу», – рассказал Константин Пашков.

Он отметил, что молодежная аудитория должна ориентироваться на этих выдающихся людей. Важно, чтобы процесс просвещения был неразрывно связан с процессом воспитания. Нельзя строить будущее и осваивать современные технологии, не зная о том, что было сделано в прошлом. Министерство транспорта уделяет этому вопросу особое внимание. Во всех транспортных вузах введен курс «История транспорта», а Министерством образования и науки выпущен учебник истории России с разделом, посвященным транспорту.

«Учреждено Российское общество историков транспорта, которому в этом году исполняется два года. Кроме того, мы стали членами Российского исторического общества и активно работаем с нашим историческим наследием, чтобы не забывать сделанное, ведь у транспорта было и будет много побед. Мы также получили поддержку главы государства и соответствующее поручение – создаем Центр транспортного просвещения», – заявил первый замминистра транспорта.

Центр позволит формировать среду притяжения, представлять достижения транспортной отрасли. За последние 20–25 лет в транспортном комплексе реализовано большое количество проектов. Это является предметом гордости не только тех, кто реализовывал эти проекты, но и всей страны.

По материалам Минтранса России
Фото: пресс-служба ОП РФ

«Транспортная неделя – 2026» – главное деловое событие транспортной отрасли России

Даты проведения: 14–20 ноября 2026 года

Ключевое событие: XX Международный форум и выставка «Транспорт России» пройдут с 18 по 20 ноября в московском Гостином Дворе

Организатор: Министерство транспорта Российской Федерации (по распоряжению Правительства Российской Федерации)

Главная тема: «Транспортная стратегия России до 2050 года»

В фокусе внимания – формирование единой транспортной системы с учетом развития экономики, укрепления суверенитета и технологических изменений. Участники обсудят повышение мобильности граждан, развитие цифровой логистики, внедрение искусственного интеллекта, технологическую независимость и другие ключевые ориентиры транспортного комплекса на перспективу до 2050 года. В повестку форума также войдут вопросы развития беспилотных перевозок, цифровизации и платформенных решений, транспортной инфраструктуры и логистики, привлечения инвестиций и другие актуальные направления отрасли.





В рамках деловой программы запланировано более 30 форматов – сессии, конференции, круглые столы. В центре внимания выставки «Транспорт России» будет объединенный стенд национальных проектов и экспозиции компаний-участников выставки.

Фото: 2025.transweek.digital



ИНДУСТРИЯ НА ПУТИ К НОВОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Минтранс России меняет подход к развитию отрасли: от поддержки отдельных элементов – к управлению всей транспортной системой. И ключевым инструментом трансформации становится цифровизация.



Алексей Шило, *заместитель Министра транспорта Российской Федерации*

Выступление на международной выставке «Иннопром-2026»

Транспорт переживает, пожалуй, самую масштабную трансформацию за последние десятилетия. Еще совсем недавно эффективность транспортной системы определялась количеством построенных дорог, мостов, аэропортов или километров железных дорог. Сегодня этого уже недостаточно. Можно построить современную магистраль. Можно приобрести новый подвижной состав. Но если перевозчик, регион, федеральные органы власти и инфраструктура работают каждый в своей информационной системе – транспорт не становится быстрее. Поэтому главным инфраструктурным проектом становятся уже не бетон и металл. Главной инфраструктурой становятся данные. Именно такие акценты мы предусмотрели при актуализации Транспортной стратегии России до 2050 года, в которой отдельное внимание уделено вопросам развития общественного транспорта.

Уровень удовлетворенности общественным транспортном – это вопрос качества жизни миллионов людей. Именно поэтому Минтранс меняет подход к развитию отрасли: от поддержки отдельных элементов – к управлению всей транспортной системой. И ключевым инструментом этой трансформации становится цифровизация.

Только в этом году поддержку по линии Минтранса получат 47 регионов. Планируется поставить почти 2000 единиц нового подвижного состава: автобусы, троллейбусы, трамваи. Регионам уже передано более 670 транспортных средств. Мы уверенно движемся к выполнению задачи, поставленной Президентом, – довести долю подвижного состава в нормативном состоянии до 85% к 2030 году.

Сегодня становится очевидно: само по себе обновление техники уже не решает главную задачу. Для пассажира не так важно, насколько современный автобус стоит в парке. Ему важно другое: придет ли этот автобус вовремя; сможет ли он без пересадок доехать до работы, поликлиники, школы или детского сада; сколько времени он проведет в ожидании на остановке. Именно это является главным общественным запросом.

Мы видим, что сохраняются серьезные проблемы с регулярностью движения, соблюдением расписания, удобством маршрутной сети. Лишь около 60% маршрутов работают по контрактной системе, которые предусматривают ответственность перевозчика за соблюдение графика. Это означает, что более трети маршрутов фактически находятся вне механизмов, позволяющих государству управлять качеством перевозок. Поэтому следующим шагом развития отрасли становится цифровая трансформация общественного транспорта. Мы должны перейти от управления количеством техники к управлению качеством транспортной работы.

Первым этапом является создание единых подходов к управлению общественным транспор-

том. Сегодня у регионов накоплен значительный объем данных: работают системы безналичной оплаты проезда, навигация ГЛОНАСС, интеллектуальные транспортные системы, камеры фиксации, различные цифровые сервисы для пассажиров. Но зачастую эти данные существуют разрозненно.

Поэтому совместно с Минцифры с 2026 года мы приступаем к разработке региональной отраслевой платформы управления транспортом на базе «ГосТех». Решение позволит регионам интегрировать типовое ПО для мониторинга и контроля пассажирских перевозок, транспортной работы, планирования, внедрения цифровых профилей перевозчиков; предоставлять ряд услуг в электронном виде; обеспечить переход на реестровые модели управления; оцифровать транспортные средства, маршруты, расписания, льготы – то есть увидеть в единой картине свою транспортную работу, что позволит более качественно осуществлять управление хозяйством, а также контролировать выполнение региональных стандартов транспортного обслуживания.

Вторым этапом планируется создание федеральной мастер-системы ГИС «Российский транспорт». На основании данных с региональных платформ единая система позволит Минтрансу сформировать состояние отрасли на федеральном уровне. Необходимо повышать эффективность управления отраслью, принимать взвешенные решения для предотвращения рисков. Только цифровые технологии позволяют сделать это объективно, прозрачно и в режиме реального времени.

Мы уже приступили к формированию отдельных элементов. С этого года совместно с ГЛОНАСС проводим эксперимент по внедрению Системы контроля пассажирских перевозок на межрегиональном автобусном сообщении. Ожидаем, что это позволит упорядочить такие перевозки и сделать рынок более прозрачным.

Важным направлением является цифровизация социальных обязательств государства. Сегодня миллионы граждан ежедневно пользуются льготным проездом. Однако порядок предоставления льгот существенно отличается от региона к региону. Все необходимые сервисы должны работать автоматически и бесшовно.

Еще один важнейший вопрос – переход к управлению отраслью на основе данных. Сегодня федеральная поддержка во многом ориентирована на объем закупаемой техники. Мы предлагаем изменить эту философию. Вместо единственного инструмента – покупки транспорта – регионам необходимо предоставить полноценное «транспортное меню». Субъект сможет самостоятельно определять, что именно сегодня даст наибольший эффект. Где-то необходимо обновить подвижной состав, где-то – модернизировать остановочную инфраструктуру или инфраструктуру горэлектротранспорта, а где-то – направить средства на организацию транспортной работы или внедрение инновационных цифровых решений.

Отдельно остановлюсь на вопросах транспортной доступности. Здесь цифровые технологии открывают совершенно новые возможности. Во многих случаях нецелесообразно содержать регулярный маршрут с минимальной загрузкой. Цифровизация поможет определить текущее состояние транспортной доступности в удаленных и малонаселенных пунктах для применения имеющихся и появления новых инструментов роста. Например, перевозки по запросу или социальное такси. Именно они способны обеспечить транспортную доступность без существенного увеличения бюджетных расходов. Такие решения уже успешно применяются во многих странах и отдельных российских регионах.

Наша задача – перейти от управления отдельными автобусами к управлению всей транспортной системой, от закупки техники – к управлению сервисом, от субъективных оценок – к объективным цифровым данным. Именно цифровизация позволит сделать общественный транспорт предсказуемым, удобным, безопасным и одинаково доступным как для жителей крупнейших агломераций, так и для небольших населенных пунктов. Уверен, что именно сочетание современной инфраструктуры, устойчивого финансирования и масштабной цифровой трансформации позволит вывести транспорт России на качественно новый уровень.

Пресс-служба Общественного совета при Минтрансе России
Фото: пресс-служба ИННОПРОМ

ОТ КОЛИЧЕСТВА – К КАЧЕСТВУ

В Общественном совете при Минтрансе России предложили оценивать развитие общественного транспорта по качеству услуги для пассажира.



25 августа состоялось заседание Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации. В мероприятии принял участие директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Андрей Енин**.

Ключевой темой заседания стал переход от количественных показателей развития общественного транспорта к качеству транспортной услуги и удобству пассажира. Участники обсудили, как увязать обновление подвижного состава, финансирование перевозок, цифровые сервисы и меры социальной поддержки с реальным результатом для людей – доступностью, надежностью и комфортом поездки.

Андрей Енин отметил, что транспортная политика должна все больше ориентироваться не только на количество новой техники, но и на результат для пассажира. «Сегодня мы понимаем, что пришло время переходить от количественного обновления парка общественного транспорта к повышению качества перевозок – именно этого ждут жители нашей страны. Перед отраслью стоят важные задачи: цифровизация, решение кадровых вопросов, повышение безопасности и, самое главное, формирование финансово прозрачной и надежной системы общественного транспорта. Уверен, что в их решении важную роль играет взаимодействие государства, регионов, перевозчиков и экспертного сообщества», – подчеркнул он.

Председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Алексей Зотов** отметил, что сама закупка новой техники не должна становиться конечной целью транспортной политики: «Государство постепенно переходит

от логики «купить транспорт» к логике «обеспечить качественную транспортную услугу». Государство как заказчик задает параметры транспортной работы, перевозчик их исполняет, государство измеряет результат, а финансирование должно быть все более связано с качеством оказанной услуги».

Одним из условий повышения качества участники назвали формирование устойчивой модели финансирования общественного транспорта. На заседании обсуждались дополнительные источники финансирования транспортной работы, механизмы развития маршрутных сетей и инфраструктуры, а также необходимость учитывать транспортные расходы при развитии новых территорий.

В ходе дискуссии Алексей Зотов предложил рассмотреть корпоративные транспортные абонементы. Предприятия могли бы приобретать проездные для сотрудников как элемент социального пакета. Такой механизм способен одновременно снизить транспортные расходы работников и обеспечить общественному транспорту дополнительный стабильный пассажиропоток и прогнозируемую выручку.

Отдельным блоком на заседании были рассмотрены вопросы семейноцентричности транспортной системы. Директор АНО развития и оздоровления детей и молодежи «Перспектива», член Общественного совета при Минтрансе России **Кира Доросева** обратила внимание на необходимость учитывать потребности семей с детьми при развитии транспортных сервисов и оценивать качество транспортной системы с точки зрения повседневного удобства семьи.





Практическое решение для пассажиров с детьми представила председатель АНО «Общественный совет по развитию такси», член Общественного совета при Минтрансе России **Ирина Зарипова**. «По результатам деятельности наших рабочих групп один из отечественных производителей детских кресел сделал образец кресла-трансформера для использования в такси, которое в сложенном виде занимает 20% заднего сиденья», – рассказала она. После завершения процедуры патентования разработку планируется представить профессиональному таксомоторному сообществу. Также обсуждается возможность ее дальнейшего массового применения крупнейшими сервисами такси.

Еще одним направлением дискуссии стало упрощение предоставления транспортных льгот. Участники обсудили возможность унифицировать такие решения в рамках эксперимента «Моя карта МИР» – в том числе использовать карту «Мир» и цифровые сервисы для подтверждения права на льготный проезд. Ключевой ориентир здесь – также удобство пассажира: подтверждение льготы должно требовать минимум дополнительных действий и по возможности работать по единым принципам на разных видах общественного транспорта.

Екатерина Лобанова, заместитель руководителя аппарата Общественного совета при Минтрансе России по информационной политике

Фото: пресс-служба Минтранса России

А КТО ИХ, СОБСТВЕННО, УЧИТ?

С 1 сентября поменялись правила организованной перевозки детей автобусами. Разбираемся, откуда такие правила берутся – и почему одними бумагами дело не заканчивается.

Понаблюдайте как-нибудь утром у любой школы. Родители встают во втором ряду, ребенок выпрыгивает из машины прямо на проезжую часть и ныряет между припаркованными кроссоверами. Мимо, по тротуару, на скорости велосипедиста-разрядника проносится восьмиклассник на электросамокате – без шлема, зато в наушниках. И все это в 20 метрах от знака «Дети». Вот примерно с этой картинки и стоит начинать любой разговор о безопасности дорожного движения.

Все начинается со скучных слов «рабочая группа»

Скучнее словосочетания, чем «заседание рабочей группы по безопасности перевозок детей», придумать сложно. Между тем, именно на таких заседаниях – в Общественной палате, Общественного совета при Минтрансе России, с участием ГИБДД, перевозчиков, автошкол и Всероссийского общества автомобилистов – и рождается то, что через год-полтора становится обязательным для всех.

Свежий пример. С 1 сентября 2026 года вступили в силу обновленные правила организованной перевозки групп детей автобусами. Список пассажиров теперь фиксируется заранее – «подсадить по дороге» соседского мальчика уже не выйдет. Уведомить ГИБДД о междугородном рейсе нужно не позднее чем за 48 часов, о городском или пригородном – за 24. Ночью, с 23.00 до 6.00, детей можно везти только на вокзал или в аэропорт и не дальше сотни километров. Дети младше семи лет в поездку дольше четырех часов не допускаются, а если ехать больше двенадцати – извольте посадить в автобус медработника.



Ремни, маячки, список пассажиров, уведомление за 48 часов. Осталось убедить восьмиклассника пристегнуться

Правила касаются профессионалов: школ, спортивных секций, туроператоров, перевозчиков. И, надо признать, писались они кровью – каждая строчка тут выросла из конкретного ДТП. Правда, есть у любой такой инструкции милая особенность: она работает ровно настолько, насколько кто-то готов ее проверять.

Валерий Солдунов, член Общественного совета при Минтрансе России, член Общественной палаты РФ, председатель Всероссийского общества автомобилистов:



«Остановить технический прогресс мы не сможем – ни самокаты, ни что-то новое с дорог не исчезнет. Значит, надо приспосабливаться к тем реалиям, которые есть, и во главу угла ставить безопасность. Программы по безопасному поведению стоит начинать с самого раннего возраста: то, чему ребенок научился в шесть лет на площадке, останется с ним и в шестнадцать за рулем».

Немного цифр, и они разные

Начнем с хорошего. За последние пять лет число погибших в ДТП детей в стране сократилось примерно на четверть. В нынешнем году, по данным Госавтоинспекции, количество аварий, случившихся по неосторожности самих детей, снизилось почти на 10%. Ужесточение штрафов за перевозку без детского кресла (водителю – 5 тысяч рублей, должностному лицу – 50, компании – 200) тоже дало эффект: в первом квартале число происшествий, связанных с нарушением правил перевозки детей, упало более чем на четверть.

А теперь о плохом. За шесть месяцев 2026 года – 897 ДТП с детьми-велосипедистами. Двенадцать детей погибли, почти 900 получили травмы. Со средствами индивидуальной мобильности картина не лучше: свыше 1,1 тысячи аварий за пять месяцев, больше тысячи пострадавших. Ребенок, которого мы худо-бедно научились пристегивать в салоне, выходит из машины – и садится на самокат, к которому никакие ремни и кресла отношения не имеют.

Вот и получается: в автомобиле мы детей защитили законом. А вне автомобиля – чем?

Три решения,
и у каждого свой изъян

Первое, самое очевидное: ужесточать. Ввести права на самокат, номера, регистрацию, штрафы для родителей. Звучит бодро – но кто будет ловить двенадцатилетнего нарушителя на тротуаре? Инспектор ДПС, у которого и без того дел хватает? Участковый?

Второе: техника. Ограничители скорости, «медленные зоны», геозоны для кикшеринга. Мера рабочая, в мегаполисах уже применяется. Но частный самокат из интернет-магазина никакой геозоны не знает, а именно частники дают основной прирост аварийности.

Третье: запретить. Опыт есть – китайцы, завалившие самокатами полпланеты, у себя дома с ними обходятся куда строже. Только вот дети от запрета никуда не денутся: ездили на велосипедах до самокатов, будут ездить и после. Запрет без обучения – это просто перекладывание ответственности на родителей, которые сами ПДД помнят смутно.

Остается четвертое, немодное и небыстрое: учить. Причем учить до того, как ребенок первый раз выехал на дорогу, а не после разбора ДТП.

«Юный водитель» и «Юный велосипедист». 12-й сезон

Именно этим Всероссийское общество автомобилистов и занимается с 2014 года. Тогда на обычной дворовой площадке провели первые занятия проекта «Юный водитель» – детские электромобили, светодиодные светофоры, дорожные знаки. Через год появился «Мобильный автогородок ВОА» – комплекс, который разворачивается за полчаса, не требует подключения к коммуникациям и позволяет собрать больше 20 вариантов трасс. Хоть во дворе, хоть в парке, хоть на школьной спортплощадке.

Логика простая и, в общем-то, педагогически безупречная: ребенок трех-семи лет усваивает правила не из лекции, а из ситуации. Он сам едет, сам подъезжает к светофору, сам ошибается – и ошибка стоит ему штрафного балла, а не здоровья.

Дальше – «Юный велосипедист». Теория: устройство велосипеда, сигналы поворота, где можно ехать, где нельзя, почему до 14 лет проезжая часть закрыта. Практика: трасса



Фото создано нейросетью

Штрафной балл на трассе – самая дешевая ошибка из всех возможных

с препятствиями, где нужно спешиться на пешеходном переходе, остановиться на красный, вовремя показать поворот. Прошел без ошибок – получай сертификат и световозвращающий браслет. Программа идет двумя сезонами, с марта по май и с сентября по октябрь, плюс летние пришкольные лагеря; есть отдельная версия для детей с особенностями развития. За год через занятия проходят несколько тысяч детей – и это только по линии региональных отделений Общества.

Никакой магии здесь нет. Есть повторяемость, возрастная градация от детсада до старших классов и то, чего катастрофически не хватает школьному «часу по ПДД»: практика.

Студенты-педагоги – неожиданно главный ресурс

А теперь самое интересное – кто все это ведет. Штатных инструкторов на страну не напасешься, и здесь проекты держатся на волонтерах, в первую очередь на студентах педагогических вузов.

Расчет оказался точным с обеих сторон. Для студента это живая практика: работа с группой, разновозрастные дети, реальная методика – куда полезнее двух семестров теории. Для проекта – люди, которые умеют объяснять, а не только знать. Разница между «инспектор рассказал» и «свой парень показал» для десятилетнего ребенка примерно такая же, как между инструктажем по технике безопасности и походом с отцом в гараж.



Основной принцип – безопасность важнее скорости!

Приятный побочный эффект: часть волонтеров, начинавших на площадках десять лет назад, выросли буквально вместе с автогородком – приходили детьми, сейчас ведут занятия сами.

Так, работает или нет?

Честный ответ: прямой связи «провели занятие – упала статистика» не существует. Детский травматизм зависит от всего сразу – от дорожной инфраструктуры, от плотности потока, от моды на новый вид транспорта, от того, купили ли родители сыну питбайк. Выделить в этом «коктейле» вклад одной общественной организации сложно.

Зато можно сказать другое. Ребенок, который в семь лет проехал автогородок, в двенадцать – трассу на велосипеде, а в шестнадцать пришел в автошколу, приходит туда уже с привычками. И вот эти привычки – единственное, что реально работает в тот момент, когда рядом нет ни инспектора, ни камеры, ни родителя.

Ужесточать правила проще и быстрее. Учить – дольше и дороже. Но правила заканчиваются там, где заканчивается контроль, а привычка – нет.

Валерий Солдунов
Фото: Георгий Красавцев



Фото создано нейросетью

Волонтер, аниматор автогородка Ольга Александрова



Фото создано нейросетью

Всероссийское общество автомобилистов (ВОА) было основано 23 февраля 1973 года.

Узнайте больше о деятельности ВОА на официальном сайте **voa.ru**

РЕКЛАМА



АВТОСТРАХОВАНИЕ НА ПОРОГЕ ПЕРЕМЕН: ИТОГИ ФОРУМА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

20–21 августа в Санкт-Петербурге прошел II Транспортно-страховой форум «Автострахование-2026». На площадке собрались представители страховой отрасли, транспортного бизнеса, Государственной Думы, Общественного совета при Минтрансе России, РСА, НСИС, автодилеров, СТО и профессиональных объединений. Форум стал площадкой для серьезного разговора о будущем автострахования.

Член Комитета Государственной Думы по финансовому рынку **Николай Цед** подчеркнул важность защиты пассажиров и граждан в секторе автоперевозок, включая гарантии полного возмещения ущерба жизни и здоровью: «Для решения накопившихся проблем необходим конструктивный диалог, охватывающий весь спектр транспортной отрасли – от легковых такси до грузовых и пассажирских перевозок».


Николай Цед

Экономика выплат

По данным Российского союза автостраховщиков, главный тренд последних двух лет – дисбаланс между сборами и выплатами. Так, средняя выплата по ОСАГО выросла с 88,8 тыс. в 2023 году до 122,7 тыс. рублей в первом полугодии 2026-го. Тогда как стоимость самого



Михаил Брагин



Екатерина Гринева

полиса для большинства водителей остается в привычном коридоре 7–8 тыс. рублей. Такая математика заставляет отрасль искать новые подходы к ценообразованию и контролю убыточности.

«Идет рост выплат, и он существенно опережает текущие сборы. Рынок очень сильно меняется. Страховые компании переходят в большей части на работу с клиентами, используя какие-то более четкие модели андеррайтинга, которые позволяют точнее определять и сегментировать своих клиентов», – сказал руководитель департамента монетизации данных Национальной страховой информационной системы **Михаил Брагин**.

«Бесполисники» под прицелом камер

Одной из острых тем остается проблема водителей, игнорирующих обязанность страховать ответственность. По оценкам экспертов, каждый десятый автомобиль на дороге не имеет ОСАГО. Решение проблемы – в цифровизации. Участники форума поддержали идею автоматической проверки наличия полиса через дорожные камеры.

«Необходимо именно усиление контроля за тем, чтобы люди, которые пользуются автотранспортом, не допускали того, чтобы выезжать на дорогу без полиса. Мы давно ведем проект вместе с госорганами по поводу контроля с помощью камер. Уже сейчас все готово на уровне информационных систем страховщиков. У нас есть поручение Президента все это запустить к октябрю 2026 года. Поэтому мы ждем доработок со стороны МВД России для того, чтобы уже можно было начать эксплуатировать систему», – сказала начальник управления методологии урегулирования убытков Российского союза автостраховщиков **Екатерина Гринева**.

Параллельно обсудили инициативу по увеличению штрафа за отсутствие страховки до 3–5 тыс. рублей. Однако эксперты подчеркивают: кнут должен сочетаться с пряником. В качестве успешного инструмента отметили краткосрочное ОСАГО – этот формат уже оценили водители такси, и в будущем его планируют масштабировать на другие виды коммерческого транспорта.

ОСГОП для такси

На форуме призвали к пересмотру и снижению тарифов ОСГОП для такси до экономически



Елена Стеценко



обоснованного уровня, а также к внедрению справедливой и гибкой системы тарификации.

«Аргумент «такси – это повышенный риск» не подходит к ситуации с ОСГОП. Нельзя бесконечно объяснять высокую цену только тем, что автомобиль работает в такси. Страховой тариф должен опираться не на ярлык «такси», а на реальную статистику риска», – подчеркнула руководитель комитета по страхованию Общественного Совета по развитию такси **Елена Стеценко**.

Ремонт или деньги?

Статистика по восстановительному ремонту остается тревожной: лишь 5,8% страховых случаев закрываются направлением на СТО. При этом средняя стоимость ремонта (142,2 тыс. рублей) заметно выше средней денежной выплаты.

На форуме прозвучали конкретные предложения по исправлению ситуации, среди них: переход на реальные рыночные цены запчастей и нормо-часы, которые предоставляют дилеры и сервисы.

«Стоимость нормо-часа – это, прежде всего, стоимость труда. Сейчас по факту стоимость часа работы одного слесаря или одного маляра составляет примерно 1–1,5 тыс. рублей. Безусловно, при таких суммах невозможно произвести восстановление автомобилей. Мы сейчас обсуждаем с Банком России пути решения. Очень важно, чтобы цены были не декларативные. В итоге мы должны получить не минимальные значения стоимости нормо-часа, которые имеются у страховщиков, а именно те стоимости, по которым производились ремонтные работы», – подчеркнул исполнительный директор Ассоциации «Российские автомобильные дилеры» **Олег Баринов**.



Олег Баринов

Также на форуме был поднят вопрос необходимости введения четких стандартов безопасности для использования б/у запчастей и о создании национальной системы квалифицированного восстановительного ремонта.



Алексей Зотов

Цифровизация и «беспилотное» будущее

Еще одним результатом форума стало предложение активизировать обмен сведениями между страховыми компаниями и операторами корпоративных автопарков. Сейчас перевозчик нередко узнает о проблемном страховом случае только после выплаты, когда информация уже попала в статистику убытков и способна повлиять на цену будущего полиса.

Кроме того, участники форума поддержали более тесное объединение транспортных и страховых информационных платформ. Обсуждалась, в частности, интеграция электронной транспортной накладной с данными о страховке, автоматизация проверки полиса и последующий переход к урегулированию убытков в цифровом формате.

Отдельный блок дискуссии был посвящен высокоавтоматизированному транспорту. Эксперты сошлись во мнении: нужно заранее прописать правила игры. Кто виноват в ДТП с беспилотным авто – владелец, разработчик ПО или производитель «железа»? Пострадавший должен получать компенсацию максимально быстро, не дожидаясь окончания многомесячных технических экспертиз.

По словам генерального директора «Группы Мовиста», председателя Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Алексея Зотова**, вопросы страхования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) пора переводить из стадии теоретического обсуждения в практическую плоскость.

«Страховщикам придется научиться расследовать не только ДТП, но и работу алгоритма. Цифровой регистратор станет для ВАТС страховым «черным ящиком»: по его данным нужно установить, что произошло – ошибся оператор, отказал сенсор, некорректно обновилось ПО или дала сбой инфраструктура. Но пока идет техническое расследование, пострадавший не должен ждать выплаты. Сначала – быстрое возмещение, затем – требования к тому, кто действительно создал риск», – отметил Алексей Зотов.

Что дальше?

Все озвученные инициативы будут систематизированы и переданы в Минтранс России и Российский союз автостраховщиков. Следующим этапом станет подготовка конкретных проектов методических рекомендаций и нормативных решений.



Ирина Зарипова

«Нам важно не закончить этот диалог в завершение форума, а продолжать его в течение года. Обсуждать изменения нужно совместно, понимая экономику и перевозчиков, и страховых организаций», – отметила председатель Общественного Совета по развитию такси, член Общественного совета при Минтрансе России **Ирина Зарипова**.

По материалам Общественного Совета по развитию такси
Фото: Родион Нарудинов

100 ЛЕТ. ЕДЕМ ДАЛЬШЕ

1 сентября 1926 года в Ленинграде была открыта первая регулярная автобусная линия «Детскосельский вокзал – Сад трудящихся». Интервал движения автобусов составлял 8 минут, время в пути – 9–10 минут.

На следующий день газета «Ленинградская правда» писала: «…в 7 часов утра от Главного Штаба, мягко покачиваясь на шинах, отошел к Детскосельскому вокзалу первый автобус. <…> Большой, 24-местный, серый кузов-вагон, построенный на авторемонтном заводе отдела Коммунального хозяйства, прочно прилаженный к полученному из Германии 50-сильному шасси Vomag, заполнил ощутительный пробел в нашем городском пассажирском транспорте».

Сто лет спустя петербургский автобус продолжает меняться вместе с городом. Сегодня это современный подвижной состав, новые технологии, обновленная производственная инфраструктура и тысячи людей, которые ежедневно обеспечивают работу городского транспорта.

От 24 мест до 2000 автобусов

СПб ГУП «Пассажиравтотранс» – крупнейший автобусный перевозчик Северо-Запада России. Это более 14 000 сотрудников, семь автобусных парков-филиалов, учебный комбинат и медико-санитарная часть. По 118 маршрутам ежедневно курсирует около 2000 современных автобусов, включая 141 электробус. Средний возраст машин – 3,6 года.



Еще в начале 2014 года СПб ГУП «Пассажиравтотранс» первым из петербургских перевозчиков приступил к эксплуатации 45 автобусов на компримированном природном газе. Стартовой площадкой для внедрения газомоторного топлива был выбран Автобусный парк № 7, который прошел техническое перевооружение. В 2025 году здесь открылась современная ремонтная зона для обслуживания газомоторной техники. Комплекс оборудования позволяет безопасно и с высокой производительностью обслуживать и испытывать топливные системы газомоторных автобусов. На сегодняшний день это единственный комплекс в России, обладающий такими возможностями.

Электричество вместо топлива

С января 2019 года СПб ГУП «Пассажиравтотранс» стал единственным предприятием в Петербурге, эксплуатирующим электробусы на постоянной основе. Этому предшествовал период активных испытаний: с 2016 по 2018 год на предприятии тестировали АКСМ-Е433, КамАЗ-6282 и Volgabus-5270.

В 2018 году была закуплена первая партия из 10 электробусов Volgabus-5270 с ночной зарядкой в парке. Самой масштабной партией последних лет стала поставка 100 электробусов МАЗ 303Е23. Всего за последние годы парк предприятия пополнился 141 электробусом с режимом медленной зарядки и 32 зарядными станциями. Это позволило адаптировать эксплуатацию электробусов к маршрутам в сложившейся исторической застройке Санкт-Петербурга без необходимости дополнительной подзарядки во время работы.

Своя производственная база

Одновременно предприятие комплексно перевооружает производственные мощности автобусных парков-филиалов. Во всех парках модернизированы моечные комплексы и системы подачи сжатого воздуха на рабочие посты, автоматизированы системы раздачи технических жидкостей, обновлены линии технического обслуживания и диагностики, гаражное оборудование.

В 2022 году запущено новое обособленное структурное подразделение предприятия – «Автобусный парк № 3», рассчитанное на эксплуатацию 240 автобусов. Производственный комплекс оснащен современным оборудованием.

Централизация производственных участков позволила предприятию самостоятельно выполнять до 95% технологически сложных работ по поддержанию автобусного парка в надлежащем состоянии и практически отказаться от услуг сторонних организаций.

В 2025 году для «Пассажиравтотранса», как единственного государственного перевозчика, был сохранен особый статус: заключен государственный контракт на 327 миллиардов рублей с городским заказом до середины 2035 года и правом самостоятельно распоряжаться выручкой.

За свою вековую историю предприятие не раз обеспечивало транспортную работу во время крупнейших событий страны.

Столетие вместе с городом

Празднование векового юбилея петербургского автобуса началось заранее. 26 августа на «Ленфильме» состоялась премьера документального фильма «Сто лет в пути. К юбилею автобусного движения в Ленинграде – Санкт-Петербурге».

28 августа в Президентской библиотеке им. Б.Н. Ельцина прошло торжественное награждение 120 сотрудников ведомственными и отраслевыми наградами. Всего в юбилейном году почетные грамоты, благодарности и награды получили более 200 работников предприятия.

1 сентября на станции метро «Звенигородская» прошло гашение коллекционного жетона, а в отделениях банка «Санкт-Петербург» появилась Единая карта петербуржца в юбилейном дизайне. К юбилею выпустили и лимитированную серию транспортных карт «Подорожник» – 25 000 экземпляров. В честь столетия прозвучал полуденный выстрел из пушки на Нарышкином бастионе Петропавловской крепости. В БКЗ «Октябрьский» прошел концерт «100 лет дорогой побед» с участием Андрея Лызина и группы «Скорая помощь», Елены Ваенги, Игоря Корнелюка, Виктора Салтыкова. Коллектив поздравили губернатор Санкт-Петербурга **Александр Беглов** и председатель Законодательного собрания **Александр Бельский**.

2 сентября по историческому маршруту прошел пробег ретроавтобусов «Ленинградский рейс»: колонна из семи машин проследовала от Витебского вокзала до Александровского сада по трассе 1926 года. В праздничные дни на брандмауэрах зданий транслировались световые проекции с автобусами. Работники предприятия вместе с «Газпром газомоторное топливо» провели арт-забег протяженностью почти 7 километров.

Завершился юбилей 5 сентября в Петропавловской крепости городским праздником «100 лет с любимым городом». Для жителей и гостей развернули масштабную площадку, посвященную истории автобусного движения, с выставкой довоенного ЗИС-8, ЗИС-155 и Ikarus 55 Lux.

Главное – люди

Столетие – это не только повод оглянуться назад. За вековым юбилеем – судьбы тысяч людей, которые каждый день выходят на маршруты: водителей и диспетчеров, кондукторов и слесарей. Техника меняется, инфраструктура обновляется, но сердцем пассажирского транспорта всегда остается человек.

«Ленинградский автобус, появившись в 1926 году, прошел все важные и драматичные периоды истории Отечества – от самых страшных событий Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда до статусных международных спортивных состязаний. Наш автобус – неотъемлемая часть истории города и страны. Его главная задача за сто лет не изменилась. Он по-прежнему связывает между собой людей и судьбы», – отметил генеральный директор СПб ГУП «Пассажиравтотранс» **Андрей Лызин**.

Фото: СПб ГУП «Пассажиравтотранс»

РЕКЛАМА

МОСКВА – ОДИН ИЗ МИРОВЫХ ЛИДЕРОВ ПО КОЛИЧЕСТВУ ЭЛЕКТРОБУСОВ

Ставка на электробусы — часть большой стратегии развития транспортного комплекса Москвы. Это инструмент, позволяющий решить сразу несколько задач: улучшить экологию, сделать поездки комфортнее, гибче управлять маршрутами и поддержать отечественных производителей.



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

Рассмотрим все решенные задачи подробнее. Одна из ключевых целей – снизить загрязнение воздуха. Автотранспорт дает значительную долю вредных выбросов в мегаполисе. Замена дизельных автобусов на электробусы напрямую сокращает выбросы токсичных веществ и парниковых газов. Сегодня в Москве более 3000 электробусов Мосгортранса обеспечивают работу свыше 300 экологичных маршрутов. Это треть всех маршрутов наземного городского транспорта в столице. Мэр Москвы Сергей Собянин отмечал, что только за счет такой замены удалось предотвратить выброс около 1300 тонн загрязняющих веществ.

Повышается комфорт для пассажиров: электробусы едут плавнее, в салоне меньше вибраций и шума. Это особенно ценят жители домов вдоль магистралей и те, кто проводит в транспорте много времени. В современных машинах еще и удобнее: часто делают полностью низкий пол (без ступенек), что важно для маломобильных пассажиров, а в салоне установлены медиаэкраны и USB-слоты. Очень важно, что электробусы не привязаны к контактной сети на всем маршруте. Это позволяет оперативно изменять трассу маршрута, объезжать препятствия или участки ремонта.

Рассматривая экономические и технологические факторы, следует отметить, как город развивает зарядную инфраструктуру: устанавливаются ультрабыстрые станции в парках и на конечных станциях. При закупке новой техники Москва заключает контракты жизненного цикла: производитель не просто продает машины, а берет на себя обеспечение их исправной работы в течение 15 лет. Это снижает риски для города. Кроме того, развитие такого спроса стимулирует отечественное производство: в столице активно работают российские разработчики (например, КАМАЗ).

Стратегическое планирование закреплено в документах. Например, в Стратегии развития транспортной системы Москвы до 2030 года электротранспорту уделено особое внимание: планируется, что современный и комфортный подвижной состав (включая электробусы) составит большую часть парка наземного транспорта.

Конечно, у такого курса есть и некоторые сложности, но город последовательно решает эти задачи: совершенствует технологии, оптимизирует логистику зарядки и развивает смежные направления.

Так что изменилось для пассажиров с появлением электробусов? Что они ощущают в поездке каждый день? Пассажиры отмечают множество преимуществ по сравнению с обычными

автобусами. В электробусах нет двигателя внутреннего сгорания – а именно он в автобусах часто становится источником рывков при разгоне. В результате ехать гораздо комфортнее: нет толчков, особенно если вы стоите и держитесь за поручень. Отсутствие звуков мотора делает поездку спокойнее. Это особенно ценно в городе, где и так много источников шума: можно спокойно поговорить с попутчиком, послушать музыку или поработать в наушниках. Конструкция электробуса позволяет сделать пол без высоких ступеней. Это огромный плюс для людей с колясками, пожилых, пассажиров с багажом или ограниченными возможностями. В электробусах есть откидная аппарель, а также специальные места для маломобильных пассажиров. В салоне устанавливают климатические системы, которые поддерживают комфортную температуру. Вдоль дверных проемов делают воздушные завесы, что помогает сохранять тепло зимой и прохладу летом при открытии дверей.



© Мария Сергеева / фотобанк Лори

В современных моделях есть все, чтобы можно было подзарядить телефон прямо в пути. Установлены медиаэкраны с информацией о ближайших остановках и кнопки, которые позволяют пассажиру самому запросить открытие двери на остановке по требованию.

Электробусы требуют совершенно другой инфраструктуры, нежели обычные автобусы. Рассмотрим, как сегодня устроена их работа – от зарядки до обслуживания. Ключевой элемент – специализированные зарядные станции. Их размещают на конечных станциях с разворотными площадками и в электробусных парках. На практике это выглядит так: электробус подъезжает к станции, водитель поднимает пантограф (подвижное устройство на крыше машины) и подключает его к зарядному куполу станции. После этого начинается восполнение заряда тяговых аккумуляторов.

Станции бывают разными:

- **Ультрабыстрые** – позволяют восполнить заряд за 20 минут. Это критично для интенсивного городского движения: машина быстро «подзаряжается» во время смены, и интервал между рейсами не растет.
- **Медленные (ночные)** – рассчитаны на длительную зарядку (6–8 часов). Такой вариант часто используют для машин с увеличенным запасом хода: электробус заряжают ночью в парке, и этого хватает на весь рабочий день.
- **Комбинированные** – сочетают оба режима.

Современные зарядные станции часто делают универсальными: они подходят для разных моделей электробусов и работают в сложных погодных условиях (от сильных морозов до жары). Их оснащают коммуникационными модулями с функцией радиочастотной идентификации и другими опциями для удаленного мониторинга. Параметры зарядки в реальном времени контролируют из ситуационного центра. Важный момент: для питания таких станций часто подводят отдельную мощную линию электропередачи (иногда по второй категории надежности с резервом). А чтобы снизить углеродный след, в некоторых городах (например, в Москве) для зарядки используют низкоуглеродную энергию – например, с атомных электростанций. Для электробусов нужны специализированные парки, где есть не только зарядные посты, но и зоны для регулярного технического обслуживания. В таких парках проводят диагностику, ремонт, замену узлов, контроль состояния аккумуляторов.

Особенности обслуживания – акцент на батарее. Это самый сложный и дорогой узел. Специалисты регулярно проверяют ее состояние: емкость, температуру, баланс ячеек. От этого напрямую зависят запас хода и срок службы машины. В электробусе нет двигателя

внутреннего сгорания, сложной трансмиссии и системы подачи топлива. Зато есть электромотор, система управления питанием, климатическая система (которая тоже работает от электричества). Для их обслуживания нужны профильные специалисты. Водителям и механикам требуется специальный инструктаж. Водителям, например, часто нужна третья группа допуска по электробезопасности.

Отметим нюансы инфраструктуры:

- **Планирование маршрутов**. При запуске линии важно грамотно рассчитать, где и какие станции поставить, чтобы не возникало «пробок» на зарядке и чтобы запас хода машины покрывал участки между точками подзарядки.
- **Контракты жизненного цикла.** Часто города не просто закупают машины у производителей, а заключают контракты, по которым поставщик берет на себя сервисное обслуживание техники на протяжении нескольких лет.

В целом, система постоянно совершенствуется: появляются более емкие и долговечные батареи, умные алгоритмы распределения нагрузки на сеть, а опыт эксплуатации помогает точнее планировать инфраструктуру под конкретные городские условия.

Переход на электротранспорт требует серьезных вложений со стороны города (инфраструктура, закупка техники). Но когда смотришь на весь жизненный цикл, такие инвестиции оправданны.

Что работает в пользу оправданности:

- экономия на эксплуатации;
- снижение затрат на обслуживание;
- экологические и социальные бонусы;
- государственная поддержка;
- долгосрочная устойчивость.



© Мария Сергеева / Фотобанк Лори

Какие риски и сложности стоит учитывать:

- деградация батарей;
- инфраструктура;
- зависимость от тарифов;
- неоднородность условий;
- технологические риски.

Москва продолжает активно развивать электротранспорт. В перечень условий, которые сегодня наиболее важны для того, чтобы этот рост сохранялся и дальше, входят:

- синхронизация инфраструктуры и парка;
- технологическая адаптация к климату;
- поддержка производителей и локализация;
- экономические стимулы;
- развитие нормативной базы;
- обучение и подготовка кадров;
- интеграция с общей транспортной системой;
- прозрачность и удобство для пользователя.

Москва сбалансированно работает по всем этим направлениям, наблюдается действительно устойчивый рост.

Вывод

Мэрам городов России, рассматривающим внедрение электротранспорта, следует обратить внимание на ряд моментов. При грамотном планировании (с учетом реального пробега, тарифов, поддержки и планов по развитию инфраструктуры) переход на электротранспорт для города оказывается оправданным в долгосрочной перспективе. Но ключевое слово – «грамотное». В первую очередь, это наличие лидера в лице мэра и его профессиональной команды, работающих как единый механизм.

Нужно проводить детальный анализ для каждого конкретного случая: считать полную стоимость владения (ТСО) с учетом всех факторов, а не только цену покупки. Иногда оптимальным решением становится гибридный подход – постепенный переход с пилотными проектами, чтобы отработать процессы и снизить риски.

Фото: пресс-служба ООО «Группа Мовиста», фотобанк Лори

ТРАНСПОРТ ЯРОСЛАВИИ

Движение, которому доверяют

НАДЁЖНЫЙ ТРАНСПОРТ — СЕРДЦЕ ГОРОДА

- Доступность для пассажиров
- Эффективность для региона
- Социальная ответственность



46 маршрутов | **216** автобусов | **600** сотрудников | **> 100** млн пассажиров

РЕКЛАМА

t-ya.ru

НОВЫЙ ТРАНСПОРТ И ЛЮДИ

Как меняется пассажирская система Ярославской области.



Павел Сотников,
и о. генерального директора
ООО «Транспорт Ярославии»

За последние годы общественный транспорт Ярославской области заметно изменился. Сегодня автобусный парк региона обновлен на 100%: на муниципальных и межмуниципальных маршрутах работает 1156 современных автобусов, оформленных в едином стиле. В Ярославль поставлены новые трамваи, электробусы, продолжается реконструкция трамвайных путей и инфраструктуры, обновляется троллейбусный парк.

Для региона это важный результат. Но для перевозчика обновление техники – не финальная точка, а начало следующего этапа. Новый автобус должен не только появиться на улице, но и каждый день вовремя выйти на маршрут, пройти запланированный пробег, обеспечить понятный интервал движения, безопасность и комфорт. А для этого нужны люди, техническая база, диспетчеризация, обслуживание и правильно выстроенные производственные процессы.

Этот переход хорошо виден на примере «Транспорта Ярославии». Парк предприятия насчитывает 216 низкопольных автобусов большого и среднего классов. Мы обслуживаем 46 маршрутов в Ярославле и Ярославском районе. За 2025 год нашими автобусами воспользовались 35,3 млн пассажиров, было выполнено 838 тыс. рейсов, плановый выпуск транспорта составил 97,2%.

И за этими цифрами стоит большая ежедневная работа. В нашем парке – низкопольные машины с климатическим оборудованием, навигацией, безналичной оплатой, оборудованием для маломобильных пассажиров. Все это повышает комфорт пассажира и делает перевозку технологичнее.

Сегодня водитель работает не отдельно от транспортной системы, а внутри нее. Его движение контролируется диспетчерским центром, соблюдение расписания можно видеть в режиме реального времени, часть процессов переводится в цифровой формат.

Так, на предприятии уже реализован проект электронных путевых листов. Это один из примеров того, как привычные производственные процессы постепенно становятся цифровыми. Главный плюс цифровизации – мобильное приложение контролера ОТК: теперь заявки на техническое состояние автобусов оформляются прямо с планшета, без бумажной волокиты. Это ускоряет передачу информации и упрощает взаимодействие между службами.

Техника и цифровизация работают только тогда, когда есть профессиональная команда. В «Транспорте Ярославии» работает 400 водителей, а общая численность коллектива – почти 600 человек. Это сплоченная команда, для которой безопасность пассажиров и стабильное выполнение рейсов – главный приоритет.

Только за 2026 год принято 150 водителей, а 10 из них прошли переобучение. Их средний возраст – 47 лет. Это возраст зрелости и опыта, когда за плечами – годы практики, отличное знание маршрутов и умение сохранять спокойствие в любой дорожной ситуации. Баланс опыта и свежих кадров позволяет компании развиваться.

Мы последовательно улучшаем условия труда. Стараемся дать дополнительные возможности для отдыха и восстановления. Обнов-

ляем производственную инфраструктуру, расширяем систему поощрения. Это напрямую влияет на производительность. Для качества перевозок сложно переоценить значимость стабильного коллектива. Чем меньше кадровый дефицит, тем стабильнее выпуск, меньше риск срыва рейсов и надежнее работает вся маршрутная сеть.

Например, за последний год мы оборудовали в автобусном парке фитнес-зону, чтобы сотрудники могли восстановить силы между сменами. Целенаправленно развиваем систему поощрения: работники получают не только премии, но и благодарности, почетные грамоты и другие нематериальные знаки внимания. Такой подход помогает подчеркивать ценность каждого специалиста и укреплять мотивацию.

Обновили стационарную линию технического контроля автобусов – это ускорило предрейсовую подготовку и повысило безопасность выпуска техники. Дополнительно заасфальтировали производственную площадку. Теперь территория стала удобнее и безопаснее для передвижения и маневров транспорта.

Провели на базе предприятия Ярославский областной конкурс профессионального мастерства «Лучший работник пассажирского транспорта». Он не только позволил отметить лучших специалистов, но и дал сотрудникам возможность обменяться опытом и увидеть новые стандарты работы. Это укрепляет престиж профессии, мотивирует трудиться с большей отдачей. В итоге пассажиры получают более надежный и комфортный сервис.

Есть и еще один важный результат обновления транспорта – меняется сам запрос пассажира. Несколько лет назад он просто хотел дождаться автобуса и доехать. Сегодня пассажиру важны температура в салоне, чистота, удобство посадки, возможность безналичной оплаты, соблюдение интервалов и точность информации о движении.

Поэтому следующий этап развития общественного транспорта в Ярославской области – уже не столько количество новых машин, сколько качество их эксплуатации. Мы должны максимально эффективно использовать тот новый парк, который регион создал за последние годы: увеличивать надежность выпуска, работать с расписанием и пассажиропотоком, развивать цифровое управление и одновременно сохранять сильную команду водителей и технических специалистов.

Современный пассажирский транспорт – это большая производственная система. За каждым вышедшим на маршрут автобусом стоят водитель, механик, диспетчер, инженер, специалист технической службы. Мы можем обновить парк на 100%, внедрить новые цифровые решения и построить современную инфраструктуру. Но именно люди каждый день превращают все эти инвестиции в реальную транспортную услугу для жителей.

Поэтому следующий этап транспортной реформы я бы сформулировал так: новый транспорт должен стать устойчиво работающим транспортом. А значит, вместе с обновлением техники мы должны продолжать инвестировать в людей, обслуживание, цифровое управление и качество перевозок.

Цифры, которые обычно не встретишь в открытой статистике, говорят о компании больше, чем любой отчет. Несколько внутренних показателей «Транспорта Ярославии»:

- 274 человека работают в компании со дня ее основания. Это почти половина от общей численности коллектива. Для предприятия, которое пережило масштабную перестройку и обновление штата, такой показатель удержания кадров – серьезный индикатор стабильности.
- 92% сотрудников – жители Ярославля и Ярославской области. Компания обеспечивает работой, прежде всего, местных жителей, а значит, налоги и зарплаты остаются в регионе, а люди работают рядом с домом.
- Уровень заработной платы – один из тех показателей, о которых в отрасли и так все знают, но мы не можем не упомянуть: средняя зарплата водителей в «Транспорте Ярославии» составляет 110 тысяч рублей. Это конкурентный уровень, который позволяет не только удерживать действующих сотрудников, но и привлекать новых.
- Более 30 миллионов рублей компания инвестировала в производственную базу только в 2026 году.

Фото: ООО «Транспорт Ярославии»

КАК РЕШИТЬ КАДРОВУЮ ПРОБЛЕМУ

Говоря о кадровом обеспечении общественного транспорта, важно не только оценивать текущий дефицит специалистов, но и понимать его причины, факторы удержания людей в профессии и потребность отрасли в кадрах через 5–10 лет.



Валерий Машков,
генеральный директор ОАО «НИИАТ», председатель Комиссии по вопросам научно-технологического развития и образования Общественного совета при Минтрансе России

Исследования, проведенные НИИАТ в рамках научно-исследовательской работы по государственному контракту в 2023 году, показали прямую взаимосвязь между уровнем заработной платы водителей и укомплектованностью предприятий водительскими кадрами. Причем речь идет не просто о необходимости повышения заработной платы. Исследование позволило определить соотношение между средней часовой заработной платой водителей и средней заработной платой в соответствующем муниципальном образовании, при котором обеспечивается необходимый уровень укомплектованности водительским составом.

Эти результаты получили практическое применение. Разработанный НИИАТ порядок определения начальной максимальной цены контракта, утвержденный приказом Минтранса России № 402, учитывает необходимое соотношение заработной платы водителя автобуса и средней заработной платы работников организаций на соответствующей территории.

Но установить экономически обоснованный уровень оплаты труда недостаточно. Важно обеспечить целевое использование средств, предусмотренных на заработную плату водителей при формировании стоимости перевозок. Поэтому мы предлагаем рассмотреть возможность закрепления расходов на оплату труда водителей в контрактах на перевозки в качестве защищенной статьи. При условии полного финансирования перевозок сокращение расходов по этой статье не должно превышать 5–7%. Для территорий с низким уровнем бюджетной обеспеченности при заключении брутто-контрактов целесообразно также рассмотреть возможность федерального софинансирования фактически понесенных перевозчиками расходов на оплату труда водителей на уровне не менее 20–30%.

Однако кадровая политика не может сводиться только к заработной плате. Необходима единая система прогнозирования потребности общественного транспорта в кадрах. Потребность в кадрах должна рассчитываться одновременно с развитием транспортных систем: изменением маршрутной сети, строительством новых районов и социальных объектов, обновлением подвижного состава, реализацией крупных транспортных проектов. Необходимо учитывать и технологические изменения. Цифровизация, автоматизация и изменение режимов эксплуатации транспорта будут влиять как на численность работников, так и на требования к их квалификации.

Поэтому НИИАТ предлагает разработать единую методологию оценки текущей и перспективной кадровой потребности транспорта общего пользования – в разрезе субъектов Российской Федерации и основных профессиональных групп. Для этого мы считаем целесообразным проведение отдельной научно-исследовательской рабо-

ты. Ее результатом должен стать не просто ответ на вопрос, сколько водителей не хватает сегодня, а научно обоснованный прогноз потребности отрасли в трудовых ресурсах на перспективу – как в целом по стране, так и по каждому региону.

Одновременно предлагаем рассмотреть комплекс взаимосвязанных мер:

1. Разработать Концепцию развития системы мотивации работников транспорта общего пользования до 2035 года совместно Минтрансом России и Минтрудом России.
2. Разработать единые методические рекомендации по формированию систем оплаты труда работников транспорта общего пользования.
3. Предусмотреть федеральные меры поддержки предприятий, внедряющих расширенный социальный пакет.
4. Создать федеральную систему мониторинга обеспеченности кадрами и причин текучести персонала.
5. Разработать методику оценки эффективности систем мотивации и индекс привлекательности работодателей транспортной отрасли.
6. Создать Отраслевой каталог профессий и карьерных треков, который будет содержать требования к основным профессиям, необходимые компетенции, возможности их получения и варианты профессионального развития.
7. Рассмотреть возможность установления Единой отраслевой тарифной сетки как эталона базовых окладов для различных категорий работников.

Еще одна сторона кадровой проблемы – общественный статус и престиж транспортных профессий. Достойной заработной платы недостаточно, чтобы человек пришел работать на транспорт и остался в профессии.

Одним из инструментов повышения престижа профессии являются всероссийские конкурсы профессионального мастерства «Лучший водитель автобуса», «Лучший водитель троллейбуса», «Лучший водитель трамвая» и «Лучший водитель грузовика». Последние 12 лет НИИАТ выступает организатором таких конкурсов. За это время институт накопил практический опыт их подготовки и проведения, формирования конкурсных программ и оценки профессионального мастерства водителей. Эти конкурсы позволяют не только определить лучших водителей страны. Их задачи значительно шире – популяризация профессии, повышение личной мотивации водителей к совершенствованию своего мастерства, распространение лучших профессиональных практик и укрепление культуры безопасного вождения. Конкурсы проводятся по заказу ФБУ «Росавтотранс» при поддержке Минтранса России в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни».

Меняется и наполнение конкурсов: их программы развиваются вместе с требованиями к профессиональному водителю. Показательный пример – Всероссийский конкурс «Лучший водитель троллейбуса – 2026», который прошел в Санкт-Петербурге. В его программу впервые включили задание по культуре обслуживания маломобильных пассажиров: помощь пассажиру в инвалидной коляске при посадке, использование аппарели, обеспечение безопасности и помощь при оплате проезда. Так конкурс профессионального мастерства становится площадкой не только для соревнования в технике вождения, но и для распространения современных профессиональных стандартов.

Сегодня от водителя общественного транспорта зависят не только безопасность пассажиров, но и качество обслуживания, доступность транспорта для людей с ограниченными возможностями и, в конечном счете, доверие граждан к общественному транспорту. Поэтому считаю важным не только сохранить систему всероссийских конкурсов профессионального мастерства, но и продолжать ее развивать. В условиях кадрового дефицита это один из практических инструментов повышения престижа водительских профессий, профессиональной мотивации и распространения лучших практик.

Для системного решения кадровой проблемы эти направления должны работать вместе: научно обоснованное прогнозирование потребности в кадрах, конкурентная оплата труда, современные системы мотивации и социальные гарантии, возможности профессионального развития и повышение престижа профессии. Такой комплексный подход позволит не только закрывать существующие вакансии, но и формировать кадровый потенциал общественного транспорта на перспективу.

Фото: пресс-служба НИИАТ

КАК ГОСУДАРСТВУ И БИЗНЕСУ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТ

Объединять возможности перевозчиков, производителей техники и разработчиков цифровых решений в комплексные транспортные проекты предложили на круглом столе «Интеграция железнодорожного и городского общественного транспорта – взгляд в будущее». Он прошел 29 сентября в Москве в рамках выставки «ЭлектроТранс 2026». Одним из подходов может стать государственно-частная инициатива: государство определяет транспортную задачу, а бизнес объединяет компетенции и инвестиции для ее решения.

Такой подход представил генеральный директор ООО «Группа Мовиста», председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Алексей Зотов**. «Транспортные системы требуют комплексного отношения не только к управлению, проектированию, но и к финансированию», – подчеркнул он.



По словам Алексея Зотова, развитие общественного транспорта требует согласованных решений. Важную роль здесь играет государство, определяющее задачи транспортного планирования и развития территорий, в том числе через мастер-планы. Не менее важно участие бизнеса, обладающего компетенциями для реализации сложных проектов. Производители развивают подвижной состав, перевозчики внедряют новые сервисы. Следующий шаг – объединить эти возможности, чтобы пассажир мог планировать поездку с пересадками, пользоваться положенными льготами и рассчитывать на согласованное расписание независимо от вида транспорта. Для этого необходимы совместимость информационных систем, взаимодействие операторов и долгосрочные инвестиции.

Для реализации комплексных транспортных проектов Алексей Зотов предложил использовать принципы государственно-частной инициативы (ГЧИ). Речь идет не о новом правовом механизме, а о подходе, позволяющем объединять компетенции и ресурсы государства и бизнеса в рамках существующих инструментов государственно-частного партнерства.

От транспортного проекта – к центру компетенций

Пример комплексного подхода привел генеральный директор ООО «Мовиста Екатеринбург» **Александр Кошкин**. Реализованный «Группой Мовиста» проект трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма связал два города Свердловской области. Движение открыли в 2022 году, а в 2024-м ввели в эксплуатацию цифровое депо. Проект объединил строительство инфраструктуры, поставку вагонов, организацию перевозок и цифровое управление. Среднесуточный пассажиропоток вырос при-

мерно с 2,5 тыс. до 10 тыс. человек, выполнение транспортной работы достигло 99,6%. Созданная инфраструктура стала основой для разработки высокоавтоматизированного трамвая и формирования Центра компетенций.

«Очень важно сказать, что одна компания такой цикл сделать не может», – подчеркнул Александр Кошкин. Он уточнил, что для реализации проекта объединили усилия производителя вагонов «ПК Транспортные системы», разработчика систем автоведения «ТМХ – Интеллектуальные системы», перевозчика и университетов. Сегодня беспилотные технологии испытывают на территории депо в Верхней Пышме, а Центр компетенций готовит решения и специалистов для их последующего внедрения в других регионах.

Долгосрочное планирование – основа комплексных проектов

«Реализация подобных проектов требует и соответствующей финансовой модели, с долгосрочными инвестициями в инфраструктуру, подвижной состав и эксплуатацию», – отметил Алексей Зотов. Спикер обратил внимание на высокую стоимость заемных средств и необходимость планировать вложения на весь жизненный цикл транспортной системы. Эксплуатация современных трамваев на изношенных путях увеличивает расходы на обслуживание и сокращает срок службы техники. Поэтому финансирование отдельных закупок не заменяет комплексного обновления инфраструктуры и подвижного состава. Среди возможных инструментов Алексей Зотов назвал идею выпуска облигаций с субсидированием процентной ставки. Такой механизм мог бы снизить стоимость привлечения капитала для долгосрочных транспортных проектов. Пока это предложение, требующее дальнейшей проработки, а не утвержденная схема финансирования.

Значение долгосрочного планирования подчеркнул руководитель направления железнодорожного транспорта Центра экономики инфраструктуры **Никита Макуцкий**. Он представил подходы к развитию и планированию сети высокоскоростных железнодорожных магистралей до 2050 года.

«При выборе инфраструктурных проектов необходимо учитывать не только прогнозируемый пассажиропоток, но и социально-экономические эффекты, включая развитие агломераций, расширение рынков труда и спрос на продукцию машиностроения», – отметил эксперт. Для бизнеса это основа долгосрочной кооперации: производители могут планировать выпуск техники, строительные компании – развитие инфраструктуры, а инвесторы – оценивать экономику проектов.

Технологии и общие правила

Необходимость кооперации производителей техники и перевозчиков обозначил технический директор АО «Трансмашхолдинг» **Михаил Куприянов**. Представленные им разработки – от оборудования для посадки с низких платформ до систем дистанционной диагностики – требуют согласования технических характеристик подвижного состава, инфраструктуры и условий эксплуатации. Без этого возможности новой техники не могут быть использованы в полной мере.

Другая задача – совместимость цифровых систем. Президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран** отметил, что перевозчики и автовокзалы используют программные продукты разных разработчиков, взаимодействие между которыми не всегда обеспечено. Так, в Новосибирской области пригородный железнодорожный перевозчик наладил обмен данными с рядом автостанций, но центральный автовокзал работает на другой платформе. По мнению Бориса Лорана, нужны общие правила обмена данными, позволяющие интегрировать билетные системы и организовывать мультимодальные перевозки.

На необходимость согласования технологий с нормативными требованиями обратила внимание представитель Центральной пригородной пассажирской компании **Елена Ерохова**. Она предложила актуализировать правила ж/д перевозок с учетом развития электронных билетов, цифрового подтверждения льгот и учета бесплатных поездок детей. Это нужно для получения достоверных данных о пассажиропотоке.

Екатерина Лобанова, заместитель руководителя аппарата Общественного совета при Минтрансе России по информационной политике
Фото: Анна Калинцева

ЕДИНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ ПРОЕКТНЫЙ ОФИС

В июле прошел круглый стол «Развитие системы пассажирских перевозок в Российской Федерации», организованный Министерством транспорта Пермского края. Темой обсуждения стала подготовка итоговых предложений к расширенному заседанию Комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Эффективная транспортная система». В числе прочего был поднят вопрос о создании Федерального центра компетенций в сфере общественного транспорта.



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

Одной из проблем развития общественного транспорта в Российской Федерации является несоответствие научного и инженерного сопровождения отрасли вызовам времени.

Процитирую некоторые выдержки из доклада на Госсовете по теме транспорта.

Начиная с 2020 года развернуты и реализуются различные меры федеральной поддержки общественного транспорта, продолжение реализации которых запланировано до 2030 года. Значительный объем средств проинвестирован в отрасль с участием федерального бюджета, что отражает поворот государственной политики в сторону отрасли. Это, в свою очередь, произошло в связи с тем, что отрасль в постсоветский период оказалась в глубоком кризисе и нуждается в серьезных преобразованиях.

Такие преобразования могут быть наиболее эффективно проведены на современной технологической, организационной и экономической основе с применением современных знаний, лучшего опыта и практик наших регионов, а также других государств. Организация, которая могла бы проводить соответствующую работу в интересах всех регионов Российской Федерации и Минтранса России, в настоящее время отсутствует.

Таким образом, единый Федеральный центр компетенций в сфере общественного транспорта (далее – Центр компетенций ОТ) может стать базой для объединения усилий по развитию научно-технического, технологического, экономического, кадрового и управленческого потенциала отрасли.

Первоочередными задачами Центра компетенций ОТ предлагается определить:

- предоставление Минтрансу России актуальной информации о функционировании общественного транспорта, включая сбор и анализ фактических показателей работы транспортных систем вне рамок государственного статистического учета;
- участие в совершенствовании нормативно-правового и нормативно-технического обеспечения отрасли;
- исследование систем общественного транспорта в регионах России для выявления типичных проблем, ошибок, лучших практик и передовых технологий;
- информационное и консультационное сопровождение регионов при проведении транс-

портных реформ и реализации мер федеральной поддержки;
- участие в разработке механизмов государственной поддержки отрасли;
- повышение квалификации руководящих кадров, изучение международного опыта;
- формирование единого научно обоснованного подхода к проектированию, модернизации и эксплуатации систем пассажирского транспорта;
- обеспечение непрерывной связи между федеральным уровнем, регионами, перевозчиками, образовательными организациями для качественных преобразований в отрасли;
- проведение общероссийских отраслевых семинаров, издание и распространение специализированной литературы и проведение исследований по актуальным вопросам.

На основании собственного многолетнего опыта работы в транспортном комплексе страны хочу отметить главную проблему при появлении проектов различных документов. Постоянно требуются методические рекомендации (далее – МР) по различным вопросам, где каждая сторона видит так, как ей удобнее, и в результате арбитражные суды не успевают рассматривать поступающие дела. Пример – взаимоотношения автовокзала и перевозчика в случае работы автовокзала по фиксированным тарифам на предоставляемые услуги перевозчику. Никогда две стороны не придут к полному взаимопониманию, если нет отраслевых МР ФОИВ.

Стоимость МР немалая, и одно предприятие не в состоянии осилить его заказ и оплату в отраслевых проектных офисах, которые занимаются разработкой. Но были единичные случаи, когда предприятие все-таки изыскивало средства, заказывало в региональном вузе на профильной кафедре такие разработки, потом направляло их в Минтранс России с предложением рассмотреть и внедрить. Так вот, практически всегда эти разработки не принимались по причине узкого взгляда на проблему. Ни один региональный или федеральный научный институт не сформирует оптимальный проект без участия небольших отраслевых проектных офисов, которые взаимодействуют с некоммерческими объединениями операторов конкретного сектора отрасли и через них получают объективную статистику и рекомендации всего сектора.

По моему мнению, единый Федеральный центр компетенций в сфере общественного транспорта однозначно должен быть создан в Российском университете транспорта и стать Единым отраслевым проектным офисом. Его первой задачей должно быть некое объединение всех существующих отраслевых проектных офисов – главным образом, не брендовых, на базе отраслевых НИИ, а тех небольших, которые работают с отраслевыми НКО. В этом случае единый центр в РУТ выступает генподрядчиком разработки и МР, и любых других отраслевых научных разработок, проектов нормативных документов, получая «фрагменты» будущего документа в виде отдельных экспертно-аналитических разработок вышеуказанных проектных офисов.

Справка

Проектный офис (PMO, Project Management Office) – структурное подразделение в организации, которое отвечает за стандартизацию процессов управления проектами, координацию работы проектных команд и контроль выполнения задач.

Основная цель – обеспечить выполнение проектов в соответствии со стратегическими целями компании, установленными стандартами качества, сроками и бюджетом. PMO не заменяет руководителей проектов, а создает для них условия: разрабатывает единые стандарты работы, предоставляет шаблоны документов, обучает методологии. Менеджеры проектов продолжают управлять своими проектами, но делают это в рамках единой системы.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ПОДХОДОВ К РАЗВИТИЮ ОБЪЕКТОВ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Как решить нарастающую проблему деградации ОТИ.



Денис Чегаев,
Министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области

Свердловская область, как и многие регионы, сталкивается сегодня с проблемой деградации объектов автотранспортной инфраструктуры. Это выражается в разных формах:

- обветшание объектов советской постройки 70–80-х гг., их моральное устаревание и сложность модернизации под современные потребности;
- отказ владельцев автовокзалов и автостанций от их статуса и самовольный переход в иные, неправовые формы;
- полное закрытие объектов транспортной инфраструктуры.

В первую очередь эта проблема коснулась малых городов и населенных пунктов, в которых она носит уже массовый характер.

Следует отметить, что если организация непосредственно транспортных услуг в достаточной мере нормативно урегулирована, зоны ответственности всех участников (организатор, исполнитель, контролер) четко определены, а способы и механизмы решения стоящих вопросов и проблем уже выработаны или получают развитие в федеральных и региональных правовых актах, нацпроектах и госпрограммах, то нарастающая проблематика функционирования транспортной инфраструктуры не получила еще должного внимания ни в нормативном, ни в проектном плане.

В настоящее время на территории Свердловской области работает 30 объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), из которых – 8 автовокзалов и 22 автостанции.

Кроме того, в регионе фактически функционирует 24 пункта продажи билетов (ППБ), представляющих собой объекты, которые размещены в помещениях или отдельных зданиях, имеющих кассу и зал ожидания (некоторые оснащены также санитарно-гигиеническими помещениями), а посадка и высадка пассажиров осуществляются от расположенного в непосредственной близости остановочного пункта, размещенного на территории общего пользования.

При этом Свердловская область является одним из немногих регионов, в котором для обеспечения стабильного функционирования каркаса автотранспортной инфраструктуры создано государственное областное объединение – ГБУ СО «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта», обеспечивающее работу половины ОТИ (15 объектов) и 7 ППБ.

За последние 10 лет состав ОТИ в Свердловской области претерпел следующие изменения:

- изменен статус 10 автостанций на ППБ;
- закрылись 11 автовокзалов и автостанций;
- под угрозой закрытия находятся 1 автовокзал и 3 автостанции;
- открылась 1 вновь построенная автостанция.

Негативные факторы, влияющие на деятельность ОТИ

1. Снижение пассажиропотока, влекущее снижение доходов как самих транспортных предприятий, так и объектов транспортной инфраструктуры. Причин для этого много: рост автомобилизации населения, развитие ж/д перевозок, развитие незаконной перевозочной деятельности, изменение целей и структуры транспортного спроса, дефицит водителей,

снижение регулярности рейсов на отдельных направлениях, рост стоимости билетов в связи с ростом себестоимости перевозки.

2. Рост затрат на содержание и осуществление деятельности ОТИ:
- на коммунальные услуги (до 25% в структуре затрат);
- на содержание, ремонт и капремонт объектов ввиду физического износа зданий и устаревших проектных решений;
- на обеспечение транспортной безопасности (от 18 до 45% в структуре затрат) в связи с вступлением в силу Приказа Минтранса России от 30.01.2026 № 41;
- на фонд оплаты труда, налоги, страховые взносы в связи с повышением МРОТ (до 40% в структуре затрат);
- на внедрение цифровых технологий и обеспечение защиты информации.

3. Вынужденный рост стоимости услуг ОТИ, уже достигший предела, который могут оплачивать перевозчики. Так нарастает экономический конфликт между ОТИ и перевозчиками, владельцы ОТИ отказываются от статуса автовокзала или автостанции и самовольно переходят в иные, неправовые формы либо закрывают объекты.

4. Отсутствие в ФП «Развитие общественного транспорта» нацпроекта «Инфраструктура для жизни» задач и мероприятий по развитию автотранспортной инфраструктуры.

5. Отсутствие в правовых актах, регламентирующих порядок формирования Региональных стандартов транспортного обслуживания населения (РСТО) и Региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения (РКПТО), требований к показателям, характеризующим доступность, безопасность и комфортность ОТИ, а также мероприятий по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту ОТИ.

6. Отсутствие в транспортном законодательстве вообще каких-либо правовых механизмов взаимодействия органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления с ОТИ и их владельцами, что сильно контрастирует с тем, как урегулирована сфера непосредственно организации транспортных услуг.

Структурные изменения подходов к развитию ОТИ

Для решения нарастающих проблем деградации объектов автотранспортной инфраструктуры необходимо, на наш взгляд, организовать работу по двум направлениям деятельности.

ВЫРАБОТКА НОВОЙ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ОТИ

для малых городов с населением до 100 тыс. чел.

ТИП № 1
Автостанции с возможностью отправления от 250 до 500 чел. в сутки
(капитальные здания или модульные сооружения, новые или отремонтированные существующие)



ТИП № 2
Автостанции с возможностью отправления от 100 до 250 чел. в сутки
(капитальные здания или модульные сооружения, новые)



ТИП № 3
Остановочные пункты с возможностью отправления менее 100 чел. в сутки
(строительство или дооборудование остановочных пунктов как элементов обустройства автомобильных дорог)



Первым направлением является выработка концепции структурного изменения подходов к развитию ОТИ, особенно в отношении малых городов и населенных пунктов с населением до 100 тыс. чел. Данная концепция должна предусматривать альтернативные решения, среди которых предлагаем выделить следующие:

- в населенных пунктах, которые имеют ОТИ железнодорожного транспорта, организовать совмещенные вокзалы/станции железнодорожного и автомобильного транспорта, что также обеспечит развитие мультимодальных перевозок;
- в населенных пунктах, не имеющих ОТИ железнодорожного транспорта или при отсутствии возможности их совмещения, организовать создание сети малых автостанций и остановочных пунктов с разными характеристиками и уровнем комфорта (в зависимости от количества отправляемых пассажиров, количества рейсов, обслуживаемых видов сообщения и сложившегося запроса населения на услуги, оказываемые такими объектами).

В рамках второго решения могут быть организованы три типа объектов (см. стр. 45). Для оптимальной деятельности объектов по первым двум типам требуется изменение действующего правового регулирования в целях обеспечения легитимации их создания и дальнейшего обслуживания, снижения организационной и финансовой нагрузки на их эксплуатацию.

Третий же тип объектов по своим характеристикам позволяет осуществлять полноценную эксплуатацию в рамках действующего правового регулирования в сфере дорожной деятельности.

Правовые и организационные механизмы развития ОТИ

Вторым направлением является выработка новых правовых и организационных механизмов развития их системы. На данном направлении следует организовать следующие мероприятия:

1. Рассмотреть возможность включения в ФП «Развитие общественного транспорта» задач и мероприятий по развитию автотранспортной инфраструктуры (по крайней мере в части развития ОТИ, обеспечивающих межрегиональные и международные перевозки пассажиров).

2. Рассмотреть возможность включения в правовые акты, регламентирующие порядок формирования РСТО и РКПТО, требований к показателям, характеризующим доступность, безопасность и комфортность ОТИ, а также мероприятий по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту ОТИ.

3. Совершенствование законодательства о транспортной безопасности в части адаптации требований к ОТИ, эксплуатируемых в малых городах:

- автостанции с отправлением 250–500 чел. в сутки отнести к объектам IV категории;
- автостанции с отправлением до 250 чел. в сутки отнести к объектам, не подлежащим категорированию.

Данные изменения не повлекут полного отказа от соблюдения мер транспортной безопасности, а разумно сократят перечень мероприятий и, соответственно, расходов на их выполнение.

4. Совершенствование транспортного законодательства в части адаптации требований к ОТИ, эксплуатируемых в малых городах. Так, предлагается изменить определение понятия автостанции в части обеспечения возможности эксплуатации ее как некапитального сооружения на специально отведенной территории, а также предусмотреть возможность отправления от 100 человек в сутки по той причине, что в настоящее время данного типа объекты с фактическим пассажиропотоком менее установленного пассажиропотока в 250 человек в сутки никак не нормируются и не регулируются.

5. Рассмотреть возможность включения в транспортное законодательство определения совмещенного вокзала/станции, а также правовых и организационных механизмов совмещения ОТИ двух видов транспорта (в большей степени это касается вопросов обеспечения минимальных требований к оборудованию ОТИ и обеспечения транспортной безопасности).

6. Рассмотреть возможность включения в транспортное законодательство правовых механизмов взаимодействия органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления с ОТИ и их владельцами.

Иллюстрации:
Минтранс Свердловской области

РАБОЧАЯ ГРУППА ПО РЕГУЛЯТОРНОЙ СРЕДЕ ДЛЯ ТАКСИ
ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ

ОТ ПРОБЛЕМ РЕГУЛИРОВАНИЯ К РАБОТАЮЩИМ РЕШЕНИЯМ



Руководитель: ***Ирина Зарипова***
Связаться: ***79137776000@yandex.ru***

РЕКЛАМА

КАК СОЗДАЮТ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ ПО БЕСПИЛОТНОМУ ТРАМВАЮ

Почему линия Екатеринбург – Верхняя Пышма стала базой для отработки технологий ВАТС и что нужно, чтобы опыт одного проекта можно было использовать в других регионах.



Александр Кошкин,
генеральный директор ООО «Мовиста Екатеринбург», эксперт Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России

Беспилотный трамвай уже перестал быть технологией, существование которой нужно доказывать на выставочных стендах. Современные системы машинного зрения распознают препятствия, алгоритмы – управляют движением, цифровая инфраструктура – контролирует состояние подвижного состава и работу транспортного предприятия.

Но между трамваем, который научился самостоятельно выполнять отдельные операции, и транспортной системой, готовой регулярно перевозить пассажиров с применением высокоавтоматизированных технологий, остается существенная дистанция. Нужно определить, в каких условиях такая система может безопасно работать, как должна быть подготовлена инфраструктура, кто и как ее обслуживает, какие требования предъявляются к персоналу, как организуется диспетчеризация и что делать при нештатной ситуации. Наконец, результаты испытаний необходимо превратить в понятные регламенты и технические решения, которые можно повторить на других маршрутах. Именно на этом этапе сегодня находится проект беспилотного рельсового транспорта в Свердловской области.

6 июля 2026 года на Международной промышленной выставке «Иннопром» в Екатеринбурге Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, «Мовиста Екатеринбург», «ПК Транспортные системы» и «ТМХ Интеллектуальные системы» подписали соглашение о сотрудничестве в сфере создания Центра компетенций по испытаниям, внедрению и эксплуатации беспилотных рельсовых транспортных систем. Базовой площадкой для его работы определено трамвайное депо в Верхней Пышме – городе-спутнике Екатеринбурга. В этой истории соглашение важно не само по себе. Оно фиксирует переход от испытания отдельных решений к следующей задаче – формированию практической модели их внедрения.

Почему именно Екатеринбург – Верхняя Пышма

Линия Екатеринбург – Верхняя Пышма подходит для отработки высокоавтоматизированного транспорта, прежде всего, потому, что сочетает контролируемые условия для испытаний с реальной эксплуатацией. Межмуниципальный трамвай работает с 2022 года по регулярному расписанию, перевозит пассажиров и проходит полный цикл технического обслуживания. Для первых этапов развития высокоавтоматизированного транспорта конфигурация этой линии оказалась особенно удобной. Значительная часть трассы обособлена от автомобильного движения. Одновременно трамвай работает

не в лабораторных условиях, а внутри реальной городской агломерации.

Второй важный элемент – цифровое депо в Верхней Пышме. В нем объединены системы управления движением, диагностики и обслуживания подвижного состава. Это позволяет испытывать не только автоматическое движение вагона по линии, но и его работу в полном эксплуатационном цикле: выход из депо, прохождение маршрута, возвращение, диагностику, мойку, обслуживание, ночной отстой и подготовку к следующему выпуску.

Именно на этой базе проект последовательно развивался с 2024 года. В 2025-м сложилась кооперация производителя подвижного состава, разработчика интеллектуальных систем управления и транспортного оператора. На «Иннопром-2025» участники закрепили сотрудничество, а осенью в депо «Верхнепышминского трамвая» началась практическая отработка беспилотных технологий.

В ходе внутренних испытаний уже проверялись автоматическое начало движения, распознавание препятствий и остановка перед ними, а также отдельные операции внутри депо. Поэтому к моменту создания Центра компетенций в регионе была не только технология, но и действующая площадка, на которой можно проверять ее место во всей транспортной системе – от работы алгоритмов до эксплуатации и технического обслуживания.

Центр компетенций – не новое здание

Название «Центр компетенций» может создавать несколько неверное представление о будущем проекте. Центр компетенций – это не отдельный научный институт или испытательный комплекс. Его основа уже существует: это объединение организаций, отвечающих за подвижной состав, цифровые системы, эксплуатацию и интеграцию технологий в действующую транспортную систему.



«ПК Транспортные системы» отвечает за подвижной состав и возможность интегрировать решения для высокоавтоматизированного движения непосредственно в конструкцию трамвая. «ТМХ Интеллектуальные системы» разрабатывает системы машинного зрения, автоведения, диагностики и другие элементы интеллектуального управления. «Верхнепышминский трамвай» дает инфраструктуру и реальную эксплуатационную среду, а «Мовиста Екатеринбург» обеспечивает интеграцию этих решений в действующую транспортную систему. Министерство транспорта Свердловской области, в свою очередь, участвует в создании условий, необходимых для практической апробации и дальнейшего развития проекта.

Задача Центра – собрать эти компетенции в одном рабочем контуре. Не просто периодически обмениваться информацией о том, как развивается технология, а совместно проходить весь путь от испытания конкретного решения до понимания того, как его использовать в повседневной работе транспортного предприятия. Именно такую логику закрепляет подписанное соглашение: испытания и внедрение, нормативное и методическое сопровождение, научно-техническое взаимодействие, подготовку кадров и реализацию совместных проектов.

В этом есть принципиальное отличие от обычной демонстрационной площадки. Показать, что трамвай может самостоятельно остановиться перед препятствием, – одна задача. Понять, как система должна вести себя ежедневно, в разную погоду, при изменении дорожной обстановки, во взаимодействии с диспетчером и техническими службами, – уже совсем другая. Именно вторым должен заниматься Центр.

Что предстоит отрабатывать на практике

Первый большой блок – сами испытания. Для высокоавтоматизированного транспорта важны не только километры пробега. Необходимо

накапливать данные о поведении системы в разных сценариях, проверять устойчивость алгоритмов, анализировать нештатные ситуации и постепенно увеличивать сложность условий эксплуатации.

Следующий этап – перевод этого опыта в методики. Если технология должна выйти за пределы одного предприятия, недостаточно знать, что она работает в Верхней Пышме. Нужно ответить на гораздо более практические вопросы: какие требования предъявлять к путевой инфраструктуре, какие цифровые системы необходимы в депо, как организовать диспетчерское управление, какие процедуры технического обслуживания меняются, какие данные необходимо хранить и анализировать.

Отдельная тема – персонал. Распространенное представление о беспилотном транспорте сводится к тому, что водитель просто исчезает из кабины. На практике автоматизация скорее меняет структуру работы предприятия. Возникают функции дистанционного контроля, анализа работы интеллектуальных систем, обслуживания дополнительного оборудования. Меняется и роль водителя: на этапах испытаний в кабине находится водитель-испытатель, который контролирует систему и должен быть готов взять управление на себя.

Значит, вместе с технологией необходимо готовить новые программы обучения и повышения квалификации. В перспективе депо Верхнепышминского трамвая может стать площадкой, куда специалисты из других городов смогут приезжать уже не смотреть демонстрационный заезд, а изучать организацию работы всей системы.

Наконец, есть нормативная часть. Практика испытаний ценна еще и тем, что позволяет выявлять реальные ситуации, которые необходимо учитывать при формировании регулирования и которые невозможно заранее предусмотреть на бумаге. Сейчас в стране испытания высокоавтоматизированных трамваев проходят в рамках экспериментального правового режима. Такой механизм позволяет проверять технологию в контролируемых условиях, накапливать практический опыт и затем использовать его при формировании общих правил.

Получается последовательная цепочка: испытания дают данные, данные превращаются в методики и регламенты, на их основе формируется готовое решение, а уже затем возникает возможность перенести его на другую транспортную систему. Без этого последнего шага даже успешный технологический эксперимент рискует так экспериментом и остаться.

Почему сейчас это становится особенно важно

Еще несколько лет назад основным вопросом вокруг беспилотного транспорта был «А это вообще возможно?». Сегодня федеральная повестка меняется. На совещании по развитию автономных систем в январе 2026 года Президент России поставил задачу ускорить переход от экспериментов и тестирования к практическому применению автономных решений. При этом акцент был сделан не только на самой технологии, но и на всем необходимом для ее внедрения: регулировании, стандартизации, сертификации, подготовке специалистов и развитии инфраструктуры.

Это важно, ведь если раньше основное внимание было сосредоточено на доказательстве того, что технология работает, то теперь ключевым становится вопрос о том, как встроить ее в регулярный транспортный процесс и обеспечить возможность дальнейшего масштабирования.

Для рельсового общественного транспорта это особенно актуально. Здесь внедрение ВАТС – высокоавтоматизированных транспортных средств – нельзя рассматривать отдельно



от инфраструктуры. Трамвай движется по заданной сети, взаимодействует со стрелочными переводами, светофорными объектами, остановками, диспетчерской системой и депо. Поэтому значительно проще автоматизировать один вагон, чем транспортную систему в целом.

Именно поэтому Центр компетенций появляется не после завершения всей нормативной работы, а сейчас. Методики, регламенты и требования необходимо разрабатывать и уточнять с учетом практического опыта эксплуатации, а нормативное регулирование, в свою очередь, должно учитывать результаты реальной работы технологии.

От одной линии к модели для других регионов

У каждого трамвайного хозяйства свои особенности: состояние путей, планировка депо, интенсивность автомобильного движения, конфигурация остановок, подвижной состав. Но это не означает, что каждый новый город должен начинать всю работу с нуля.

В Свердловской области можно отработать базовые требования, определить минимально необходимый набор инфраструктуры, сформировать типовые эксплуатационные процедуры, программы подготовки персонала и последовательность внедрения. И уже эти решения адаптировать под конкретную транспортную систему.

Такой подход меняет и само понимание масштабирования. Речь идет не о том, чтобы отправить в другой город тот же самый беспилотный трамвай. Тиражировать нужно накопленную компетенцию: понимание, как подготовить предприятие к появлению ВАТС и как пройти путь от первого испытания до регулярной эксплуатации.

При этом круг участников Центра может постепенно расширяться: к работе могут подключаться научные и образовательные организации, производители оборудования, разработчики цифровых решений и транспортные предприятия из других регионов. Такой формат предусмотрен самой логикой сотрудничества – собирать вокруг действующей площадки компетенции, которых требует конкретный этап развития



технологии. В этом смысле Центр может стать местом, где появляется первый набор практических ответов на вопросы, с которыми затем столкнутся другие города.

Что определит успех проекта

Развитие беспилотного рельсового транспорта сейчас входит в довольно сложную фазу. Самые заметные технологические эффекты уже можно продемонстрировать: трамвай видит препятствие, способен выполнять автоматизированное движение, взаимодействовать с цифровой инфраструктурой депо.

Дальнейшая работа выглядит гораздо менее эффектно со стороны, но именно она определит будущее технологии. Предстоит накапливать пробег, разбирать нештатные сценарии, писать регламенты и методики подготовки специалистов, менять процессы обслуживания и постепенно формировать правила эксплуатации. Центр компетенций в Свердловской области нужен именно для этой работы.

И оценивать его результат в конечном счете стоит не по количеству проведенных презентаций и даже не по самому факту выхода первого высокоавтоматизированного трамвая на маршрут с пассажирами. Куда важнее другое: получится ли на линии Екатеринбург – Верхняя Пышма сформировать понятную, безопасную и воспроизводимую модель внедрения.

Если другой регион сможет использовать такой опыт и пройти тот же путь быстрее, опираясь на уже накопленные решения и практику, значит, Центр выполнил свою основную функцию.

Фото: пресс-служба ООО «Группа Мовиста»

РЕГИОН УПРАВЛЯЕТ, ФЕДЕРАЦИЯ ВИДИТ

Минтранс и Минцифры готовят типовое решение для регионов и формируют единые подходы к работе с транспортными данными. Генеральный директор «Транснависофт» Артем Зотов объясняет, почему следующий этап цифровизации должен начинаться не с создания новой системы, а с единого языка данных для государства, регионов и перевозчиков.



Почему транспортная сфера ищет новые инструменты управления большими данными? Чего отрасли до сих пор не хватает?

Мы научились цифровизировать планы: маршруты, расписания, контракты, расчеты субсидий. Но государству важен не план. Важно, вышел ли автобус, выполнен ли рейс, сколько пассажиров перевезли и оплатили поездку. И соответствуют ли бюджетные расходы фактически оказанной услуге.

Сегодня почти все регионы отчитываются о наличии неких собственных диспетчерских систем. Но я хочу уточнить, что не все эти системы являются диспетчеризацией. У нас все еще отсутствует единый понятийный аппарат по этой теме. Смотря что называть диспетчеризацией. Транспорт на карте – это мониторинг. Отчеты и поиск отклонений – аналитика. Диспетчеризация начинается там, где можно управлять транспортной работой: создавать расписания, видеть отклонение от плана и его последствия, регулировать движение.

Мониторинг – увидеть, аналитика – понять, диспетчеризация – управлять. Пока «диспетчерской системой» называют и карту с автобусами, и полноценный контур управления, единой картины страны не будет. И это уже не исключительно технологический вопрос. Чем больше государство участвует в финансировании общественного транспорта, тем важнее понимать, за какую фактически выполненную транспортную работу направляются бюджетные средства. Для этого данные разных регионов должны быть сопоставимы.

Значит, нужна одна федеральная система на всех?

Нет. Стандартизировать нужно данные и события, а не системы. Региональные решения годами создавались под разные модели и контракты. Ломать то, что работает, бессмысленно. Федеральный центр должен дать единые сущности, правила, формат событий и API – то есть стандартизированные способы обмена данными между информационными системами. Нужно одинаково понимать, что такое маршрут, рейс, выпуск, что считается отклонением, срывом и, главное, выполненным рейсом.

Здесь работает простая аналогия: у любой компании есть ИНН, и по нему ее одинаково понимают налоговая, банк и контрагент. В транспорте такого сквозного идентификатора нет, а он нужен и маршруту, и рейсу, и транспортному

средству, и перевозчику. Пока одинаковые слова означают в регионах разное, аналитика сравнивает не работу транспорта, а методики ее учета. Причем начинать эту работу с чистого листа не требуется. В стране уже работают региональные системы, накоплены практики их внедрения и эксплуатации. Задача федерального уровня, на мой взгляд, заключается не в том, чтобы заменить их еще одной системой, а в том, чтобы обеспечить совместимость.

Что тогда должно появиться на федеральном уровне?

Верхнеуровневая платформа с аналитикой, куда регионы интегрируются по единым правилам. Если представить страну как компанию, единой CRM по общественному транспорту у нее сегодня нет. CRM в данном случае – это условная аналогия с корпоративной системой, которая позволяет руководству видеть работу всех подразделений в едином формате. Можно представить регионы как филиалы одной большой компании. У каждого своя экономика, маршрутная сеть, перевозчики, тарифы, пассажиропоток, расходы и система отчетности. Но наверху должна быть возможность сопоставить результаты этих «филиалов» по одинаковым показателям.

Разброс экономики огромен: где-то собственные доходы покрывают до 75% расходов, где-то – около 30%. И федеральному уровню важно видеть не только эту цифру, но и понимать, почему она возникла. Это маршрутная сеть? Тариф? Пассажиропоток? Недовыполнение транспортной работы? Структура льгот? Работа перевозчиков? Для этого и нужен переход от «регион прислал отчет» к «федеральная система видит подтвержденный факт». Тогда можно сравнивать регионы, видеть отклонения, анализировать причины и понимать, где действительно требуется государственная поддержка. И это важное разграничение: федеральная система не должна диспетчеризировать автобус из Москвы. Операционное управление остается в регионе. Регион управляет транспортом, федерация видит факт, экономику и эффективность.

Именно такой подход, в целом, совпадает с формирующейся сегодня федеральной логикой: Минтранс прямо связывает получение данных о состоянии общественного транспорта с возможностью формировать объективную картину по регионам и точнее определять необходимые меры поддержки.

Кто должен создавать такую платформу?

Ее нельзя проектировать с чистого листа. На бумаге все просто, а в эксплуатации у каждого региона своя модель, контракт, АСОП – автоматизированная система оплаты проезда, свои перевозчики с разным оборудованием. Знание отрасли появляется не после технического задания, а после сотен внедрений. За лучшими отраслевыми практиками стоит порядка 200 инсталляций и около половины российских регионов с работающими системами. Это сотни реальных сценариев: смена перевозчика, переход на другую контрактную модель, подключение новой системы оплаты, изменение оборудования, интеграция с региональными информационными системами, новые требования заказчика. Поэтому нужны не только ИТ-архитекторы, но и специалисты, которые прошли реальные инсталляции и знают, что происходит с системой после запуска, когда начинается эксплуатация 24/7. Нужны и профильные транспортные вузы, которые работают с методиками организации перевозок и понимают отраслевые процессы.

Сейчас транспортная отрасль, в целом, движется именно к платформенному принципу. Федеральная НЦТЛП создается как единое цифровое пространство, которое должно объединять уже существующие решения, а не просто заменить их новой программой; Минтранс также называет единые стандарты и форматы обмена данными одним из ключевых принципов платформизации. Для пассажирского транспорта, на мой взгляд, должен действовать тот же принцип, но с учетом специфики отрасли. Один раз создаем правильный стандарт – дальше рынок конкурирует качеством его реализации. Именно поэтому ключевой вопрос сегодня уже не в том, нужна ли пассажирскому транспорту цифровизация. Она давно идет. Вопрос в другом: как сделать так, чтобы десятки работающих систем начали говорить на одном языке, а государство получало из них не еще один набор отчетов, а сопоставимую картину фактически выполненной транспортной работы. Это и должно стать основой следующего этапа цифровизации пассажирских перевозок.

Беседовала Екатерина Лобанова
Фото: из личного архива Артема Зотова

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА: ПУТИ РАЗВИТИЯ

Сегодня работа Общественного совета при Минтрансе России и его рабочих групп по направлениям создала мощную платформу для качественной всесторонней подготовки и экспертизы законодательных инициатив в сфере транспорта. Цифровизация общественного транспорта, как приоритетное направление развития, требует выработки целого ряда единых стандартов, методик и других регламентирующих документов.



Владимир Ишков,
советник генерального директора СПб ГУП «Пассажиравтотранс», почетный автотранспортник России, эксперт Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России

В основе создания как качественных и удобных цифровых решений для пассажиров, так и условий для трудоустройства ветеранов СВО, лежат единые подходы к оборудованию транспорта общего пользования. Все практические моменты, связанные с дополнительным техническим оснащением подвижного состава заводом-изготовителем или официальным дилером, должны быть тщательно продуманы заранее.

На сегодняшний день в разных регионах страны мы наблюдаем различные требования заказчиков к дополнительному оборудованию автобусов, трамваев и троллейбусов, что, в свою очередь, не позволяет изготовителям производить крупные партии подвижного состава с едиными опциями – дооснащение происходит длительное время, индивидуально и под конкретные заказы. При этом новым приказом Минтранса Росии № 402 «Об установлении порядка определения НМЦК на перевозки…» предусмотрено, что средняя рыночная стоимость транспортных средств должна включать также стоимость приобретения и установки предусмотренного договором поставки транспортных средств дополнительного оборудования.

Но все эти опции, такие как кондиционеры, оборудование для использования в автоматизированных системах оплаты и контроля оплаты проезда, оборудование, используемое для информирования пассажиров в процессе перевозки, оборудование, используемое для мониторинга дорожной ситуации, оборудование, используемое в автоматизированных системах мониторинга пассажиропотока, и т. д. опять-таки зависят от требований заказчика и условий конкретного контракта на перевозки и от региона к региону могут существенно отличаться. Некоторые лизинговые компании, такие как АО «ГТЛК», работая с субсидиями Минтранса и Минпромторга на поддержку приобретения подвижного состава транспорта общего пользования и практически ощущая эту проблему, уже сейчас создают свои минимальные требования к дополнительному оборудованию.

Однако считаю необходимым направить усилия Общественного совета на создание единых федеральных стандартов дооснащения транспорта общего пользования бортовым оборудованием, возможно, с учетом специфики отдельных регионов. Стандартизация требований к бортовому оборудованию, хотя бы на уровне минимально гарантированных, существенно упростит и повысит прозрачность работы для всех участников организации перевозочного процесса: заводов-изготовителей техники, производителей бортового оборудования, заказчиков, перевозчиков и конечных потребителей услуг.

Фото: СПб ГУП «Пассажиравтотранс»



Авибус

Автоматизация автовокзалов, автостанций и перевозчиков

sales@avibus.pro
avibus.pro

+7 (495) 490-28-09

РЕКЛАМА

ОПЫТ СОТЕН ВНЕДРЕНИЙ: ЧТО ВАЖНО ЗНАТЬ ПРИ ВЫБОРЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗАЦИИ

При выборе новой системы автоматизации перед руководителем автовокзала часто возникает проблема недостатка объективной информации. Обычно на презентациях разработчики демонстрируют базовый функционал кассовых операций, но это достаточно поверхностный подход. В процессе эксплуатации на первый план выходят совсем другие вопросы: инженерная зрелость продукта, общая стоимость владения, регуляторная безопасность и готовность системы к новым вызовам и повышенным нагрузкам.

Внедрение новой системы автоматизации – это всегда сложный и ответственный шаг. Повод для поиска нового решения обычно формируется постепенно: появляются новые задачи, не устраивает функционал текущего решения, растет стоимость владения или же разработчик прекращает развитие и поддержку продукта.

За 15 лет работы на рынке автоматизации перевозок мы не раз проходили этот путь совместно с нашими клиентами и в статье собрали ключевые критерии, на которые действительно стоит обратить внимание до подписания договора.

1. Прозрачное ценообразование
Модель условно-бесплатного программного продукта за счет агентской комиссии или сбора выглядит выгодно только на старте. В реальной эксплуатации она приводит к системному противоречию между интересами разработчика и автовокзала.

Поставщик, отдающий продукт бесплатно, вынужден минимизировать затраты на его обслуживание. В результате автовокзал сталкивается с экономией на серверной инфраструктуре, слабой технической поддержкой, а итоговое агентское вознаграждение за несколько месяцев может превышать стоимость приобретения «платного» программного обеспечения (далее – ПО).

Профессиональный подход строится на прозрачной стоимости владения. Именно это гарантирует финансовую ответственность разработчика за стабильность системы, регулярные обновления и высокий уровень сервиса.

2. Экспертиза в технологическом стеке
При выборе системы принципиально важно оценивать наличие у разработчика опыта успешных внедрений на предприятиях схожего масштаба, а также компетенции команды в используемом технологическом стеке.

Кроме того, важно понимать, что, несмотря на растущую популярность искусственного интеллекта, применение нейросетей для разработки специализированного ПО требует повышенного внимания. Инструменты ИИ способны ускорять работу, но генерируют код, который часто содержит критические уязвимости и ошибки. Это создает риски утечки персональных данных пассажиров, получения несанкционированного доступа к данным третьими лицами и некорректного поведения системы.

3. Технологическая независимость
Выбор системы автоматизации с закрытым исходным кодом создает жесткую технологическую зависимость от одного разработчика: любые изменения и доработки сможет выполнять только специалист разработчика и по цене, назначенной в одностороннем порядке.

Открытый исходный код дает автовокзалу независимость, позволяя развивать функционал силами собственных ИТ-специалистов или привлекать сторонних экспертов на рыночных условиях.

4. Механизмы балансировки нагрузки
Рост онлайн-продаж и подключение многочисленных внешних агентов создают колоссальную нагрузку на базу данных авто-

вокзала. Бесконтрольные прямые запросы от сторонних сервисов способны вызывать зависание всей системы автоматизации и, соответственно, процесса продажи в кассах автовокзала.

Поэтому в АСУ критически важно наличие механизмов балансировки нагрузки и защиты от мусорных или нецелевых запросов. Балансирующие и фильтрующие серверы выстраивают поток запросов от внешних агрегаторов в управляемую очередь, гарантируя стабильную и непрерывную работу автовокзала.

5. Надлежащий уровень сопровождения
Очень важно понимать, из чего складывается стоимость владения системой. Зачастую эта сумма даже важнее стоимости приобретения. Выгода от приобретения бесплатной системы может быть обманчива, потому как стоимость сопровождения, доработок или комиссия от транзакционных платежей через несколько месяцев может превысить стоимость приобретения другой «платной» системы.

Также важно обращать внимание на уровень оказания услуги сопровождения:
- наличие квалифицированного штата специалистов поддержки;
- готовность к аварийному реагированию в экстренном порядке;
- наличие обучающих инструкций для новых сотрудников автовокзала;
- отлаженный процесс, гарантирующий своевременное получение обновлений и доработок.

6. Присутствие в официальных реестрах
Юридический статус ПО и компании-разработчика определяет отсутствие претензий со стороны контролирующих органов и беспрепятственное прохождение регуляторных проверок. Соответствие требованиям государственного контроля подтверждается записями в следующих ключевых реестрах:
- **Реестр российского ПО:** запись в реестре Минцифры подтверждает соответствие требованиям, предъявляемым к отечественным решениям;
- **ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»:** статус официального оператора передачи данных обеспечивает возможность передачи сведений о пассажирах в АЦБПДП;
- **Реестр Роскомнадзора:** подтвержденная регистрация оператора персональных данных гарантирует соблюдение стандартов защиты информации.

7. Соответствие требованиям регуляторов
Автовокзал как объект транспортной инфраструктуры подпадает под строгое регулирование 54-ФЗ, 152-ФЗ, 187-ФЗ, 16-ФЗ и 220-ФЗ. Система автоматизации должна предоставлять готовые механизмы фискализации, защиты персональных данных и управления доступом, а также поддерживать совместную работу с российскими операционными системами и системами управления базами данных.

Кроме того, ответственный разработчик берет на себя обязанность отслеживать изменения нормативно-правовой базы и своевременно выпускать обновления, тем самым помогая предприятию работать в соответствии с требованиями законодательства.

8. Наличие гарантированного плана «Б»
При выборе АСУ критически важно оценивать не только текущий функционал, но и понимать, кто фактически владеет и управляет вашими данными. Если ПО разворачивается в стороннем «облаке» без четких договорных условий, автовокзал рискует потерять контроль над собственными данными.

Кроме того, всегда нужно держать в голове сценарий перехода на другую систему по различным причинам. Поэтому на этапе переговоров важно уточнить: где физически хранятся данные и гарантирует ли разработчик возможность выгрузки для быстрой миграции в новое решение.

Смена системы автоматизации – это новые возможности для предприятия, которые тем не менее связаны с определенным риском. В этой статье мы постарались подсказать, на что важно обратить внимание, чтобы свести эти риски к минимуму.

А чтобы помочь вам быстрее сориентироваться, мы разработали чек-лист ключевых параметров, с которым можно ознакомиться в блоге на сайте **avibus.pro** по ссылке **avibus.pro/blog/checklist**.

РЕКЛАМА



На главном отраслевом мероприятии «Транспортная неделя» состоится вручение XIII Национальной премии «Формула Движения».

В 2026 году премия присуждается в 8 номинациях:

— Лучший инфраструктурный проект;

— Лучший проект регионального значения;

— Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники;

— Лучшее решение в области цифровизации транспорта;

— Лучший проект в области беспилотных технологий на транспорте;

— Лучшее решение в сфере обеспечения транспортной безопасности;

— Лучший проект в интересах семьи;

— Лучший работник транспорта России.

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 XIII Национальной премии «Формула Движения» по традиции станет частью главного отраслевого мероприятия «Транспортная неделя», которое пройдет с 14 по 20 ноября в Москве.

В рамках «Транспортной недели» с 18 по 20 ноября в Гостином Дворе состоятся XX Международный форум и выставка «Транспорт России». В деловую программу «Транспорта России» прошлого года вошло свыше 40 мероприятий (сессии, конференции, дискуссии, круглые столы и презентации), где выступили около 400 спикеров. На выставке свои разработки продемонстрировали более 120 компаний транспортного сектора. Участниками деловой программы стали свыше 5 тыс. человек, выставку посетило более 12 тыс. человек.





Фото: 2025.transweek.digital

BlaBlaCar

Путь пассажира начинается в сети

И он уже ведет на страницы партнеров BlaBlaCar

> **80% нашего присутствия в первой выдаче Яндекса** — это страницы автовокзалов, перевозчиков и автобусных рейсов.*

Станьте партнером BlaBlaCar и **увеличьте цифровую видимость ваших рейсов**.

Руководитель отдела продаж, Владимир Абрамов
vladimir.abramov@blablacar.com
ru.blablacar.pro

*По данным исследования присутствия автобусного раздела BlaBlaCar в поисковой системе Яндекс за апрель 2026 г. Более 80% всех страниц платформы в топ-10 выдачи составляют страницы автовокзалов, перевозчиков и автобусных рейсов.

РЕКЛАМА

СЕМЕЙНОЦЕНТРИЧНОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ

Дорогие пассажиры с детьми! Поездка для детей – всегда приключение, а для родителей – стресс. Сегодня железнодорожники делают многое, чтобы путешествие было комфортным для всей семьи.



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

2026 год объявлен в РЖД Годом пассажира. Российские студенческие отряды и Общественный совет при Минтрансе России также участвуют в этой работе. И это не просто декларации – изменения уже заметны на вокзалах и в поездах.

Вокзалы под контролем

В конце мая Общественная палата РФ совместно с региональными палатами запустила мониторинг транспортной доступности для семей с детьми. 30 июля мы вместе с коллегами из Общественной палаты РФ посетили Казанский, Ярославский и Ленинградский вокзалы.

Детские зоны: от игровых комнат до «Детского клуба»

Сегодня практически все вокзалы оборудуются современными игровыми зонами из безопасных материалов. Задача – делать их больше и доступнее. Особенно интересен готовящийся к открытию на Ленинградском вокзале детский клуб «Союзмультфильм». Помимо интерактивов, родители смогут оформить услугу присмотра за ребенком с персональной няней. Хочется, чтобы этот опыт был распространен и на другие вокзалы.

В бизнес-залах созданы специализированные детские уголки, а плата за обслуживание ребенка до 5 лет включительно не взимается. В рамках Года пассажира обновляются санитарные комнаты. На Казанском и Белорусском вокзалах появились семейные кабины с детским унитазом, раковиной, пеленальным столиком и необходимыми аксессуарами.

Комнаты матери и ребенка: новый единый стандарт

Минтранс России утвердил единый стандарт комнат матери и ребенка и детских игровых зон на объектах транспортной инфраструктуры. Все новые вокзалы и аэропорты уже проектируются с учетом этих требований. Сегодня 306 желез-



нодорожных вокзалов страны оснащены комнатами матери и ребенка. Новый стандарт предусматривает три уровня оснащения – от базового до расширенного с зонами пеленания, кормления, отдыха и игр.

«Если ты потерялся – стой тут»

На вокзалах в нескольких проходных местах появились яркие информационные точки «Если ты потерялся – стой тут». Потерявшийся ребенок может ждать помощи именно там, а дежурные регулярно обходят такие точки и при необходимости отводят ребенка к дежурному по вокзалу и объявляют информацию по всему вокзалу. Уверен, эту простую и важную идею необходимо тиражировать на всех крупных транспортных объектах и рассказывать о ней детям с раннего возраста.

Вокзалы как место для открытий

Сегодня вокзалы становятся не только точками отправления, но и пространствами для знакомства детей с историей, профессиями и культурой железных дорог. Экскурсии позволяют заглянуть туда, куда обычно не попадают пассажиры, и узнать, как работает транспортный организм. Для детей такие маршруты проходят в формате квестов и интерактивов. Например, на Киевском вокзале можно подняться в часовую башню, увидеть панораму Москвы и узнать от часовщика о механизме башенных часов.

Новые сервисы в поездах

В поездах ФПК развивается сервис «Попутчик» с играми и мультфильмами. В некоторых составах есть купе с игровыми зонами и бесплатными детскими манежами. Количество таких купе планируется увеличивать. Появилась и услуга сопровождения несовершеннолетнего ребенка при самостоятельной поездке – от передачи сотрудникам компании до личной передачи встречающему, указанному в документах. Это особенно удобно, например, когда ребенок отправляется к бабушке в другой город.

Роль студенческих отрядов

Отдельно хочу отметить роль студотрядов. Уже на обучающих курсах мы готовим ребят к работе с пассажирами с детьми и мамами с маленькими детьми. Молодые проводники и официанты



вагонов-ресторанов вызывают у детей особый интерес: ребята хотят быть похожими на них, задают вопросы и с интересом узнают о железнодорожном транспорте. Это лучшая профориентация. Многие наши бойцы вспоминают, что именно детские впечатления от поездов и проводников когда-то помогли им выбрать профессию.

«Путеводная звезда»:
500 подростков помогают семьям

Наша отдельная гордость – совместный проект с Дирекцией железнодорожных вокзалов по формированию Всероссийского трудового отряда подростков «Путеводная звезда». 500 несовершеннолетних ребят работают на вокзалах дежурными по залу, и значительная часть их обязанностей связана с сопровождением семей с детьми. Пассажиры высоко оценивают их работу.

Перевозка организованных детских групп

Особое направление – перевозка организованных групп детей. На Казанском и Ярославском вокзалах мы посетили специальные зоны для таких групп, оборудованные всем необходимым для безопасного ожидания поезда. В пути проводники и официанты вагонов-ресторанов из студотрядов организуют для детей дополнительные активности и игры. А умение накормить целый поезд детей – это действительно отдельный вид искусства.

Дорогие пассажиры с детьми! Железная дорога сегодня делает многое, чтобы поездка стала не стрессом, а настоящим семейным приключением. Пользуйтесь доступными сервисами, знакомьтесь с возможностями вокзалов и поездов – и пусть первая поездка вашего ребенка на поезде запомнится как настоящее открытие!

Фото: Российские студенческие отряды

15-ЛЕТИЕ АССОЦИАЦИИ «РАВС»: 2026 ГОД – ОТ ЗАЩИТЫ ОТРАСЛИ К ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМУ РЕЗУЛЬТАТУ

Ассоциация «Развитие автовокзалов страны»

Пятнадцать лет для отраслевого объединения – это повод не только вспомнить пройденный путь, но, прежде всего, ответить на главный вопрос: что конкретно сделано для отрасли и какой результат получили предприятия, интересы которых представляет Ассоциация[1]?

В 2026 году особенно очевиден такой ответ: многолетняя работа по защите экономических основ деятельности автовокзалов получила конкретное законодательное закрепление. Речь идет о сохранении экономической основы функционирования опорной инфраструктуры междугородних автобусных перевозок страны.

Автовокзалы являются опорной сетью междугородних автобусных перевозок России. Без устойчивого развития этой сети невозможно обеспечить стабильное развитие самих перевозок. При этом требования государства к объектам транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) закономерно возрастают, и важное значение приобретает вопрос соотношения финансовой нагрузки, возлагаемой на ОТИ, с их реальными источниками доходов. Поэтому устойчивое развитие сети автовокзалов требует долгосрочных и предсказуемых правил работы.

Междугородние автобусные перевозки – важнейший вид пассажирского транспорта общего пользования, который на огромном количестве направлений выполняет незаменимую социальную функцию. Особенно велико его значение для малых городов и поселков. Доля таких направлений в общей маршрутной сети значительна. Для жителей многих территорий автобус является единственным реально доступным общественным транспортом, связывающим их с районными и региональными центрами.

Поэтому устойчивость автобусного сообщения – это одновременно доступность медицины, образования, рабочих мест и других социально значимых услуг. И если на конкретной территории отсутствует транспортная альтернатива, устойчивость автобусного маршрута и обслуживающей его инфраструктуры становится уже не только хозяйственным вопросом перевозчика или автовокзала. Это вопрос транспортной доступности территории и качества жизни проживающих на ней граждан.

Сеть регулярных автобусных перевозок нельзя искусственно разделять на отдельные экономически независимые элементы. «Короткие», «средние» и «длинные» маршруты взаимосвязаны. Перевозчики, автовокзалы и автостанции фактически образуют единый транспортно-экономический комплекс. Именно поэтому нарушение устойчивости одного из его ключевых элементов неизбежно отражается на всей системе и в конечном итоге – на пассажире.

На протяжении многих десятилетий стоимость услуг автовокзалов традиционно определялась в процентном отношении к стоимости проезда. Экономический смысл такой модели очевиден: если стоимость услуг автовокзала определяется как процент от стоимости перевозки, то в абсолютном выражении она автоматически соотносится со стоимостью конкретного билета и экономикой конкретной перевозки. Это позволяло перевозчику учитывать стоимость услуг

[1] Продолжение серии публикаций. Начало в № 96, стр. 38–41; № 97, стр. 57–59.

автовокзала при формировании себестоимости перевозки.

Однако законодательные изменения поставили этот сложившийся механизм под угрозу. Предполагался переход к модели фиксированных тарифов на обязательные услуги автовокзалов. При этом сама структура рынка за последние годы существенно изменилась. Перевозчики получили широкие возможности самостоятельной продажи билетов – через интернет-ресурсы. На отдельных направлениях значительная часть билетов реализуется уже вне касс автовокзалов. Одновременно автовокзал обязан обеспечивать выполнение комплекса установленных государством требований и нести связанные с ними расходы. Именно на этом фоне вопрос сохранения экономически обоснованной модели взаиморасчетов приобрел стратегическое значение.

Ассоциация «РАВС» занималась этой проблемой на протяжении нескольких лет. Огромную признательность мы выражаем нашим коллегам и соратникам из Ассоциации «ЕТС «АЛС» за их активное участие в решении данной проблемы. Это наглядный пример взаимодействия отраслевых НКО. Три года назад удалось добиться переноса срока вступления в силу изменений, но перенос срока сам по себе не мог быть конечной целью. Он дал отрасли главное – время для того, чтобы аргументировать свою позицию и добиться изменения самого подхода.

10 июня 2026 года Госдума приняла закон, который признал возможность применения при расчетах за обязательные платные услуги автовокзалов не только тарифной модели, но и процентных отчислений от стоимости билета. 26 июня закон был подписан Президентом России и получил номер 206-ФЗ.

Тем самым основной принцип взаиморасчетов получил законодательное закрепление. Прорыв заключается не только в сохранении привычного для предприятий способа расчетов. Гораздо важнее другое: отрасли удалось добиться того, чтобы при формировании федерального законодательства была услышана и учтена реальная экономика ее работы.

Сохранение процентного механизма позволяет стоимости услуг следовать за экономикой самой перевозки. При более высокой стоимости перевозки абсолютный размер платы увеличивается, при более низкой – соответственно, уменьшается. Это особенно важно для системы, в которой одновременно существуют короткие пригородные, межмуниципальные, межрегиональные и дальние маршруты с совершенно разной стоимостью билета и различной экономикой перевозочного процесса.

Таким образом, результат 2026 года – это не просто «победа за процент». Это сохранение одного из механизмов экономической устойчивости автовокзальной сети. Принятые изменения имеют значение и с точки зрения самого положения автовокзала во взаимоотношениях с перевозчиком. Законодательство не только сохраняет возможность процентной формы оплаты обязательных услуг, но и формирует более определенную систему взаимодействия участников перевозочного процесса.

В конечном счете устойчивый автовокзал нужен перевозчику как элемент организованной маршрутной сети, нужен государству как ОТИ, на котором обеспечивается выполнение установленных требований. И, прежде всего, он нужен пассажиру – как безопасный, организованный и доступный пункт отправления.

В год своего 15-летия Ассоциация «РАВС» подошла к важной черте. Пройден путь от объединения предприятий вокруг общих проблем до способности добиваться решений федерального законодательного уровня.

Отрасли предстоит решать серьезные вопросы: дальнейшее изменение модели продажи билетов, развитие цифровых сервисов, экономическая устойчивость ОТИ, рост расходов на выполнение обязательных требований, обеспечение транспортной безопасности и сохранение автовокзальной сети в малых городах и населенных пунктах. Необходимо добиваться того, чтобы каждое новое требование государства к ОТИ сопровождалось пониманием источника его финансирования и реальной способности предприятия выполнить это требование. Необходимо сохранять постоянный профессиональный диалог между отраслью и органами государственной власти.

РЕКЛАМА

Отраслевой журнал

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;
- Общественная палата РФ;
- Министерства РФ: транспорта; промышленности и торговли; внутренних дел; экономического развития; цифрового развития, связи и массовых коммуникаций;
- Общественные советы при Минтрансе России и подведомственных структурах;
- Генеральная прокуратура РФ;
- Следственный комитет РФ;
- 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;
- Организации смежных с общественным транспортом видов деятельности;
- 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 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

BlaBlaCar

Объединяем опыт автовокзалов и технологии BlaBlaCar

Вместе обеспечиваем качественное обслуживание пассажиров и стабильный рост отрасли. Развиваем программу партнерства в регионах.

Узнайте больше о цифровых возможностях для вашего автовокзала.

Руководитель отдела продаж, Владимир Абрамов
vladimir.abramov@blablacar.com
ru.blablacar.pro

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:

СПАО «Ингосстрах». ИНН 7705042179. Реклама.

6+