

№ 92

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ РОССИИ

Главный праздник страны



6 Минтранс России:
кадры решают все



16 Кострома: оплата
по геопозиции



40 ГУП «Мосгортранс»:
сотрудничество с МАДИ



Соболь NN минивэн

ЦЕНА ОТ 3 150 000 ₽*



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



stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама 0+. Соболь NN. * Показана стоимость автомобиля А13S12-1932-56-266-55-00-000 (I/ST(NN),2LF,5BA) с учетом скидки по акции «Сезонное предложение» и по «Фирменной кредитной программе», проводимой АО «Платформа А» и «Банк ВТБ» ПАО по тарифу GAZ (Локал) А/Л. Полные условия по программе GAZ (Локал) А/Л. диапазон полной стоимости кредита: от 29,500% до 29,500%, диапазон базовых процентных ставок от 29,5% до 29,5%, первоначальный взнос от 20%, сумма кредита от 300 тыс. до 4 млн. руб., срок кредитования от 60 до 96 месяцев. Оформление КАСКО не обязательно. Банк ВТБ (ПАО) не занимается реализацией автомобилей и/или мотоциклов на коммерческой основе, а также не осуществляет страховую деятельность. Данное предложение не ограничивает возможности приобретения автомобилей в кредит на других условиях. Не является offerтой. Дополнительная информация о наличии автомобилей, сроках и условиях программы — в официальных дилерских центрах и у торговых представителей АО «Платформа А». Условия действительны на дату публикации и могут быть изменены Банком. Банк вправе отказать без объяснения причин. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Информация по телефону Банка: 8-800-100-24-24 (звонок по России бесплатный). Банк ВТБ (ПАО). Генеральная лицензия Банка России № 1000. ** Скидка предоставляется по акции «Сезонное предложение». Предоставляется всем клиентам, приобретающим указанную модель автомобиля: 400 тысяч рублей на автомобили Соболь NN минивэн и доработанные автомобили на их базе. Акция действует до 30.04.2025 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. Не является публичной offerтой. Подробности в у официальных дилеров и у торговых представителей АО «Платформа А».

Содержание



18



22



42



48

Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии»	2
Слово редактора	4
С 80-летием Победы!	5
Тема номера	
Кадры решают все	6
Отрасль и власть	
Заслуженное избрание	10
Общественный транспорт	
Борис Лоран: «Это самый достойный региональный проект, который может тиражироваться в другие регионы»	12
Оплата по геопозиции: новый уровень комфорта	16
Не трамвай, а космический корабль	18
В Петербурге в шестой раз пройдет «ТранспортФест»	22
«Транспорт Ярославии»: инновационные методы работы	24

Электромобильность

Электромобили и транспортная инфраструктура	26
--	----

Информационные технологии

Отечественный софт – удобно, выгодно, безопасно	30
10 преимуществ продукта «Сайт для автовокзала»	32
Безбарьерная оплата проезда в Костроме	35
Цифровые сервисы для мультимодальных поездок	38

Отрасль и образование

Рабочие места для современно мыслящих людей	40
Устойчивые городские транспортные системы	42
Как вернуть лучших выпускников школ за парты вузов	44

Отрасль и молодежная политика

Всех нужнее и дороже	48
Основа для развития гражданского общества	51

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**
**ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**
92 (январь–март 2025)
Издается с 2006 года
Журнал зарегистрирован Федеральной
службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации:
ПИ № ФС77–84701 от 06.02.2023 г.
Учредитель: Ассоциация
«Единая Транспортная Система
«Автобусные Линии Страны»
Периодичность выхода:
4 выпуска в год
Распространение: бесплатно
Территория распространения:
Москва и регионы Российской Федерации,
страны СНГ
Фото на обложке:
Анастасия Котлярова, пресс-служба
администрации г. Владивостока, tau9.ru,
Минтранс России, пресс-служба администра-
ции Костромской области, ГУП «Мосгортранс»

Главный редактор: Лоран Борис Олегович
Заместитель главного редактора: Керов В.В.
Шеф-редактор: Шитикова Е.М.
Выпускающий редактор: Лоран А.Е.
Редактор: Никитушин А.С.
Помощник главного редактора: Лоран О.Б.
Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.
Дизайн и верстка: Войлокова Н.В., Полунина Е.В.
Корректор: Балашова Е.А.
Реклама и распространение:
тел.: +7 (915) 232–94–09
Адрес редакции и учредителя:
119415, г. Москва, просп. Вернадского, д. 39, оф. 613,
тел.: +7 (495) 739–34–00, +7 (915) 232-94-09;
e-mail: info@rosbuslines.ru

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

Дата выхода в свет: 07.04.2025 г. **Тираж:** 4000 экз.
Отпечатано в типографии
ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г.
Подольск, Революционный проспект, д. 80/42.
Номер заказа:

СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



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



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



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



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



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



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации
транспортных инженеров



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского
объединения пассажиров



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



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



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



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



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



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



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



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



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



Ревко А. К.,
президент Тульского областного
союза транспортников



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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



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



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



ВЕСЕННЯЯ РАСПРОДАЖА АВТОБУСОВ ПАЗ

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



0% авансовый платёж²



10% скидка по Гослизингу³



Широкий выбор модификаций



Гарантия 3 года или 150 000 км



7 лет – максимальный срок финансирования²



Гарантия до 10 лет от сквозной коррозии



Для городских и пригородных перевозок



Современный дизайн интерьера и экстерьера

stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама. 1. Указанная выгода на автобус ПАЗ-422320 «Citymax 9» складывается из: скидки до 500 000 рублей по фирменной лизинговой программе, проводимой ГК «СТТ» и ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631), а также с применённой субсидией по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ, в виде скидки на аванс с размером 500 000 руб. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.10.2024 г. Субсидия предоставляется лизинговой компанией-участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 30.06.2025 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности у дилеров «ПАЗ» и у торговых представителей АО «Платформа А». 2. Программа предполагает предоставление Клиенту автобуса в финансовую аренду (лизинг) с авансом от 0% от стоимости автобуса, сроком до 7 лет и зависит от выбора предмета лизинга и размера первого платежа по договору лизинга. Основные условия программы: Лизинговая компания партнер ООО «Балтийский лизинг» (ИНН 7826705374, ОГРН 1027810273545). Решение о выдаче лизинга на определенных условиях принимается лизинговой компанией. Лизинг в рублях РФ, срок 12-84 мес., первоначальный взнос от 0% до 49% от стоимости автобуса, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента, без страхования жизни. Обязательно страхование КАСКО. Предложение действительно до 30.04.2025 г. или до исчерпания бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Подробности уточняйте у дилеров «ПАЗ» или у торговых представителей АО «Платформа А». 3. Гослизинг – Государственная программа льготного лизинга, проводится Минпромторг РФ, согласно постановления Правительства России от 08.05.2020 №649 (далее Программа). Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.01.2025 г. Лизинговой компанией-участником программы предоставляется скидка на размер первоначального взноса по лизингу в размере 10%. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-84 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 30.06.2025 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Количество автомобилей ограничено. Подробности в Дилерских центрах и у торговых представителей АО «Платформа А».



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



«Обществен-
ный совет
при
Минтрансе
России»

«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

Этот номер журнала выйдет в свет за несколько недель до 80-летия Победы в Великой Отечественной войне. 9 Мая – главный праздник страны. «Нет в России семьи такой, где б не памятен был свой герой» – это образ нашей жизни, память о прошлом и фундамент мирного будущего. Мы чтим подвиг дедов и прадедов и гордимся им! И мы добьем фашистскую гадину в ее новой форме и попытке возродиться!

В следующем номере мы подробно осветим отраслевые мероприятия, приуроченные к Великому празднику.

Один из ключевых материалов этого номера – репортаж о прошедшем в конце декабря 2024 года в Министерстве транспорта итоговом заседании Общественного совета. Главным вопросом повестки стала подготовка кадров для транспортной отрасли. Участники заседания заслушали информацию о федеральном проекте «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли» в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система» и о комплексе мер, направленных на снижение рисков нехватки водителей наземного общественного транспорта. Члены Общественного совета обсудили темы, связанные с дефицитом машинистов в пригородном сообщении, нехваткой кадров в области экспедирования и транспортной логистики, повышением производительности труда водителей, вовлечением молодежи в деятельность транспортных компаний.

Напомню, что в январе текущего года стартовали новые национальные проекты. Ряд членов Общественного совета были включены в качестве экспертов в комиссии профильных нацпроектов.

Цель нацпроекта «**Инфраструктура для жизни**» – комплексное развитие населенных пунктов: строительство и ремонт жилья и дорог, благоустройство общественных и дворовых пространств, создание и обновление всей сопутствующей социальной и коммунальной инфраструктуры, рост числа комфортных маршрутов общественного транспорта за счет обновления его подвижного состава.

С помощью нацпроекта «**Эффективная транспортная система**» в России формируется эффективная транспортная система. Это пойдет на пользу как людям, которым удобнее будет передвигаться по стране, так и бизнесу, которому станет проще выстраивать логистику перевозок. Единая сеть объединит важнейшие объекты транспортной инфраструктуры.

Отмечу, что большое внимание в нацпроектах уделено цифровизации отрасли – ядру управления транспортом. Ее активное развитие говорит о нашем технологическом уровне готовности и высокой цифровой зрелости отечественных специалистов.

Важное событие для отрасли – начало строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Это даст дополнительный толчок развитию междугородного автобусного сообщения, которое будет связано с магистралью. Мультимодальные пассажирские перевозки общественным транспортом также получают новый импульс в рамках развития железнодорожного Центрального транспортного узла, что окажет позитивный социально-экономический эффект на ряд регионов Центрального федерального округа.

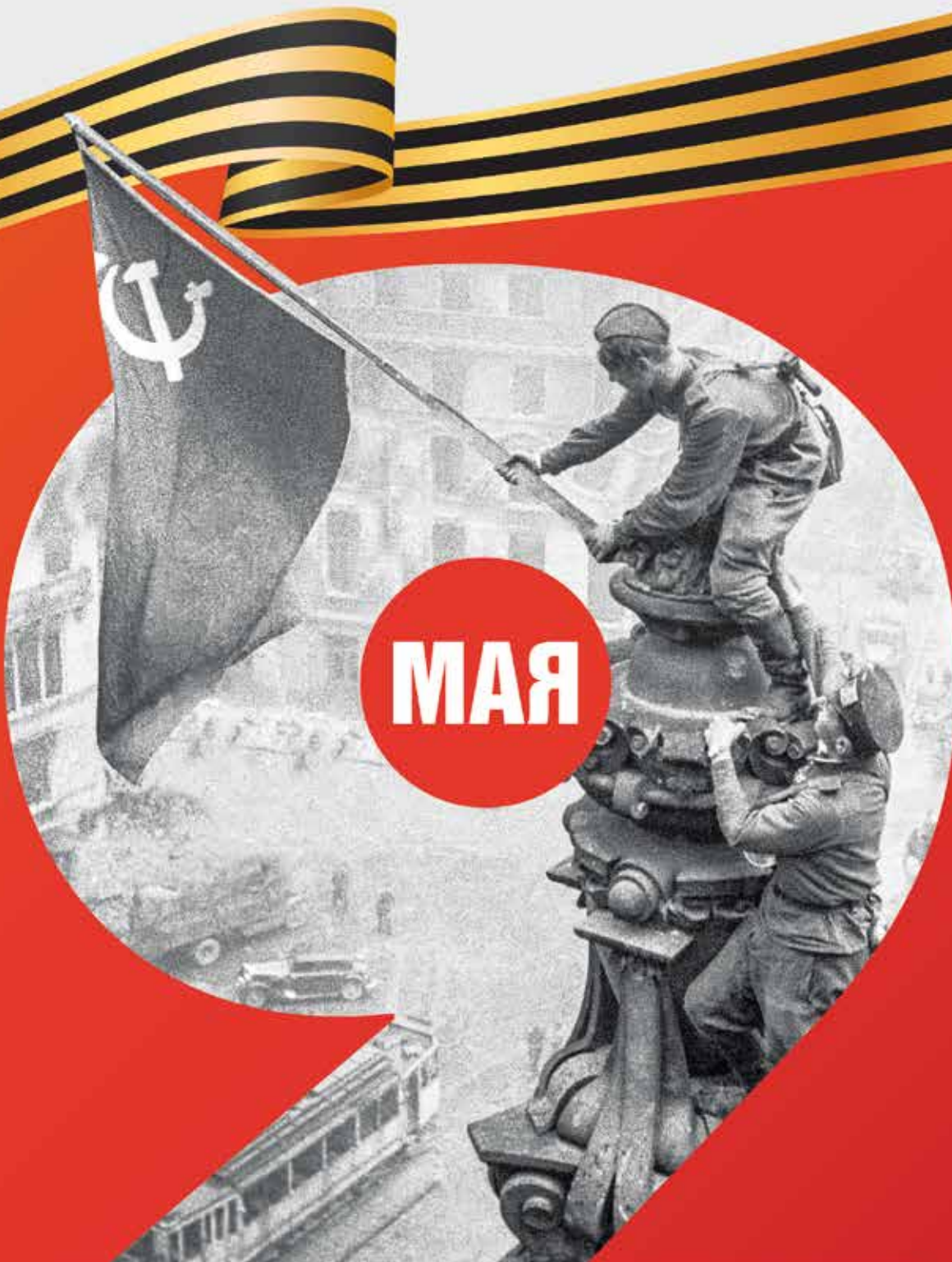


Дорогие ветераны!
Уважаемые коллеги!

Поздравляю вас с 80-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне! День Победы – главный праздник нашей страны, чтимый в каждой семье. Это символ доблести наших воинов и мужества народа. Мы гордимся непокоренным поколением победителей, тем, что мы их наследники, и наш долг – хранить память о тех, кто сокрушил нацизм, кто завещал нам быть бдительными и сделать все, чтобы ужас глобальной войны не повторился.

Работники транспортного комплекса внесли свой вклад в разгром нацизма, не дрогнули, с честью и доблестью выполнили свой долг перед Отечеством. Свои лучшие человеческие и профессиональные качества на фронте и в тылу проявили железнодорожники, моряки и речники, дорожники и автомобилисты, работники метрополитена. Мужество и отвага транспортников, не думавших о себе, сражавшихся насмерть, навсегда вписаны в историю нашей Победы.

**Татьяна Горвая, председатель
Общественного совета при Минтрансе России**



КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ

24 декабря в Минтрансе России прошло заседание Общественного совета, в котором приняли участие Министр транспорта Российской Федерации Роман Старовойт, представители Совета Федерации, Государственной Думы, Минтруда России, приглашенные эксперты транспортной отрасли.

Роман Старовойт отметил роль Общественного совета в развитии отрасли, в принятии ключевых управленческих решений, направленных на повышение комфорта пассажиров и рост эффективности работы объектов транспортного комплекса. «Мы должны задавать вектор в вопросах подготовки квалифицированных кадров для перспективных транспортных направлений и формировать техническое задание для наших университетов. Кроме того, наша задача – отработать стресс-сценарий для того, чтобы отрасль с достоинством ответила на вызовы финансового рынка. Мы обеспечиваем развитие экономики, безопасность пассажиров и безопасность нашей страны», – подчеркнул он.

В своем вступительном слове председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора

Фонда «Центр стратегических разработок» **Татьяна Горовая** напомнила о том, что 2 ноября Общественная палата Российской Федерации представила рейтинг общественных советов при федеральных органах исполнительной власти: «Общественный совет при Минтрансе России вошел в пятерку лидеров итогового рейтинга. Причем наш созыв начинал свою работу, когда Совет находился на последнем месте рейтинга. Потому что были ковидные годы, и все помнят, в каком стрессовом режиме работали Министерство транспорта и подведомственные предприятия и учреждения. Вопросы общественной деятельности, безусловно, важны, но тогда на них попросту не хватало времени. Благодаря нашей с вами слаженной работе мы вошли в пятерку лидеров, с чем вас всех, коллеги, я поздравляю. Спасибо вам, спасибо нашим экспертам. И, конечно, я благодарю



Минтранс России за слаженную, эффективную работу. Вы всегда нас слышите, слушаете, и у нас с вами полное взаимопонимание».

Подробно о подготовке профессиональных кадров для работы в транспортном комплексе рассказал заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Константин Пашков**. Этому направлению посвящен отдельный федеральный проект в нацпроекте «Эффективная транспортная система». «Сегодняшняя система подготовки кадров для транспортной отрасли, подведомственная Минтрансу России и находящимся в его ведении федеральным агентствам, включает 19 вузов, которые имеют 86 филиалов, где учатся почти 256 тысяч студентов. 176 тысяч из них обучаются по транспортным специальностям. Мы к этому числу добавляем два вуза Министерства науки и высшего образования (подготовка кадров для морского транспорта – Мурманск и Севастополь); пять вузов Росрыболовства, федерального агентства, подведомственного Министерству сельского хозяйства (потому что мы в одном законодательстве находимся, и они также готовят моряков); и, конечно же, два наших крупнейших вуза – МАДИ и СибАДИ (это тоже Минобрнауки)», – сообщил он.

«Мы сосредоточимся на унификации подходов к транспортному образованию и реализации проекта развития кадрового потенциала отрасли. Средства федерального проекта будут направлены на развитие лабораторно-тренажерной базы, впервые в новой истории мы создадим учебно-производственное судно. На первое место, с нашей точки зрения, должна выйти инженерная подготовка. Мы констатируем, что увлечение в последние 20 лет узкими специальностями, новыми профессиями – это тупиковый путь. Нам все-таки нужен инженер путей сообщения, инженер транспорта. Тот человек, который за пять лет получит базовое, мощное образование и сможет уже дальше переучиваться, переквалифицироваться», – подчеркнул Константин Пашков.

«И, конечно, тема повышения престижа транспортного образования станет для нас одной из приоритетных. Я думаю, что совместными усилиями, вместе с Общественным советом и при поддержке Правительства России мы задачи выполним», – заключил он.



Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Сергей Семенов** рассказал о комплексе мер, направленных на снижение рисков нехватки водителей наземного общественного транспорта: «Во исполнение поручения Президента Российской Федерации Владимира Путина был разработан и утвержден комплекс мер, направленных на повышение конкурентоспособности и привлекательности профессии водителя общественного транспорта. Я напомним, что этот комплекс мер был утвержден Министром просвещения Российской Федерации, Министром транспорта Российской Федерации и Министром труда и социальной защиты Российской Федерации. Основным исполнителем поручения Президента, конечно, является Минпросвещения России. Соисполнители – Минтруд России и Минтранс России. Также исполнителями комплекса мер являются органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ряд некоммерческих и общественных организаций, в том числе Российский автотранспортный союз взял на себя ряд мероприятий по взаимодействию между работодателями и потенциальными работниками. В целом, комплекс мер состоит из двух разделов. Первый – внедрение целевого обучения водителей наземного общественного транспорта и развитие учебной базы. Второй раздел посвящен популяризации и повышению конкурентоспособности профессии водителя в принципе».

Также Сергей Семенов упомянул поручение Президента Российской Федерации, которое было дано по итогам пленарного заседания форума «Сильные идеи для нового времени»: «Я говорю о привлечении лиц с ограниченными возможностями здоровья к управлению транспортными средствами. Минтрансом сейчас

также утвержден план мероприятий, согласно которому мы с субъектами должны внедрить в автошколах адаптированную программу обучения, обеспечить доступность автошкол для маломобильных категорий граждан, подготовить педагогических работников. Отдельный раздел – организация обучения участников СВО (мы с регионами ведем такую работу) и трудоустройство обученных лиц. На сегодняшний день уже в 15 субъектах Российской Федерации лица с ограниченными возможностями здоровья могут обучиться управлению транспортными средствами. Хотелось бы отметить, что такая работа активно ведется в республиках Коми, Хакасии и Марий Эл, в Краснодарском, Красноярском и Ставропольском краях, в Рязанской, Новосибирской и Свердловской областях. Мне кажется, что, действительно, очень важно вовлекать лиц с ограниченными возможностями здоровья в управление транспортными средствами, хотя бы категории В».

Директор Департамента занятости населения и трудовой миграции Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации **Михаил Кирсанов**, в свою очередь, добавил, что сегодня на рынке труда во многом диктуют условия работники: «Поэтому работодатели борются за них, завышая заработные платы. Наша задача – совместно с работодателями таким образом проработать их стратегию и тактику, чтобы у них был полный набор методик, направлений, механизмов действий по поиску кадров среди разных категорий – это и учащиеся образовательных учреждений, и те, кто уже присутствует на рынке труда, и те, кто только выходит на рынок труда. Кроме того, возвращаются воины со специальной военной операции, кото-

рые также хотят трудоустроиться. Я очень сильно рассчитываю на то, что вместе с коллегами из отрасли нам удастся решить все эти задачи».

Обсуждение главного вопроса повестки заседания завершил заместитель председателя правления Молодежной общероссийской общественной организации «Российские Студенческие Отряды», председатель Комиссии по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России **Алексей Потейко**. Он сообщил, что в 2024 году общее число студентов РСО, привлеченных для работы на объектах транспортной отрасли по 44 рабочим профессиям, составило 25 тысяч человек. Из них на холдинг ОАО «РЖД» пришлось порядка 18 тысяч студентов.

«Что касается возможности подготовки по рабочим профессиям бесплатно, то сегодня у нас такой механизм есть. И он работает в железнодорожных вузах отлично. В рамках субсидии на нужды отрасли было привлечено более 55 миллионов рублей, и компании получили 3600 подготовленных железнодорожников», – сказал Алексей Потейко. Он отметил, что в 2024 году впервые удалось трудоустроить на железнодорожные вокзалы несовершеннолетних: «У нас на 21 вокзале трудились подростки. Половина из них – несовершеннолетние студенты. В 2025 году количество вокзалов, где они будут работать, возрастет до 45. По опросам работавших школьников, 99% из них планируют поступать именно в железнодорожные вузы и колледжи».

Алексей Потейко заявил, что, кроме железнодорожников и, пожалуй, аэропорта Пулково,





такого внимательного отношения к студентам у других транспортников до сих пор нет: «Мы готовы развивать эту работу, учитывая, что есть мотивирующие механизмы: кроме субсидий еще и налоговая льгота, которая позволяет использовать социальный налог в размере 7,6% вместо 30%. Предлагаем еще раз довести информацию об этих механизмах до крупных компаний и просим Минтранс помочь с профподготовкой по рабочим профессиям в авиационных и морских вузах».

По вопросу, посвященному локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, выступил президент АО «АВТОВАЗ» **Максим Соколов**. Он рассказал о внесенном в ноябре 2023 года в Государственную Думу проекте изменений закона о такси, который представляет Правительству право устанавливать обязательные минимальные требования к уровню транспортных средств, используемых в качестве легковых такси, измеряемому в баллах: «Это своевременный законопроект. Например, в Москве ежедневно такси обслуживает около двух миллионов человек. Но сеть автомобилей в такси представлена, в основном, импортными автомобилями. После 2022 года она заместилась либо автомобилями китайского производства, либо, в лучшем случае, скрытым импортом с низким уровнем локализации. И основной целью этого законопроекта как раз является формирование сети такси, независимой от поставок импортных автомобилей, комплектующих, запчастей. И, конечно, эта инфраструктура в каждом регионе страны должна быть устойчивой к возможному дальнейшему санкционному давлению. Другая цель – стабильный рынок сбыта легковых автомобилей отечественного производства для таксопарков».

«Однако Правительством были внесены поправки в указанный законопроект, – продолжил Максим Соколов. – Предлагается отдать на откуп субъектам право устанавливать или не устанавливать требования к локализации. Конечно, есть опасения, что большинство регионов в этом случае пойдет по простому пути: либо они вообще не будут устанавливать никаких требований к локализации, либо может возникнуть эффект лоскутного одеяла, когда один субъект установит какие-то требования у себя, а другой – нет. Помимо этого, поправки Правительства предлагают считать локализованным вообще любой автомобиль, собранный на территории России и Евразийского экономического союза, независимо от уровня локализации. В результате цель законопроекта, в части санкционной устойчивости сети такси, не будет достигнута. Поэтому предлагаем поддержать принятие законопроекта о локализации такси в его первоначальном виде, исключив из сферы его действия города федерального значения для достижения некой компромиссной позиции и дальнейшего принятия Государственной Думой».

На заседании состоялся обмен мнениями по рейтингу регионов по безопасности дорожного движения. Минтранс уделял и продолжает уделять большое внимание этому вопросу, особенно в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» и теперь в нацпроекте «Инфраструктура для жизни». Задача рейтинга – повышение безопасности дорожного движения на основе выявления успешных практик, снижение аварийности с участием общественного транспорта, снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий согласно целевым показателям нацпроектов, а также повышение эффективности расходования бюджетных средств.

Также участники мероприятия обсудили вопросы, связанные с требованием об оснащении тахографами пассажирских автобусов для регулярных перевозок и привлечением перевозчиков к ответственности за отключенное бортовое устройство в момент проезда автомобиля рамки системы «Платон» или машины передвижного контроля.

Александр Никитушин

*В статье использованы материалы
mintrans.gov.ru*

Фото: пресс-служба Минтранса России

ЗАСЛУЖЕННОЕ ИЗБРАНИЕ

23 января Приказом № 15 Министерства транспорта Российской Федерации внесены изменения в состав Общественного совета при Минтрансе России.

В обновленный состав Общественного совета при Минтрансе России от НКО – Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» – вошел первый вице-президент Ассоциации, первый заместитель генерального директора ООО «Центр управления мультимодальными пассажирскими перевозками» **Вячеслав Керов**.

Вячеслав Керов награжден:

- медалью «За взаимодействие» от Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (2024 г.);
- медалью «100 лет гражданской авиации России» от Министерства транспорта Российской Федерации (2024 г.);
- благодарственным письмом от Общественной палаты Российской Федерации за многолетний вклад в развитие общественного контроля (2024 г.);
- благодарностью от Общественного совета при Минтрансе России (2024 г.);
- благодарственным письмом от члена Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры (2023 г.);
- благодарностью от заместителя председателя Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству (2021 г.);
- благодарственным письмом от Министра транспорта Российской Федерации (2019 г.);



Вячеслав Керов и Татьяна Горовая

- благодарственным письмом от председателя Комитета Государственной Думы по информационной политике, информационным технологиям и связи (2017 г.);
- почетной грамотой от Министерства связи и массовых коммуникаций Российской Федерации (2017 г.).

Фото: пресс-служба Минтранса России



Лилия Саранчук, председатель правления Ассоциации «Развитие автовокзалов страны»:

«Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» поздравляет Вячеслава Керова с избранием в Общественный совет при Минтрансе России и желает ему продуктивной общественной работы! Отмечу, что Вячеслав Всеволодович в июне 2022 года на первом заседании нового созыва Совета был приглашен на общественных началах на должность руководителя аппарата Общественного совета при Минтрансе России и за время работы показал себя высокопрофессиональным специалистом в транспорте и в организации работы Совета».



ТранснавиСофт

Ведущий разработчик автоматизированных информационных систем

40+ регионов

с внедрёнными IT решениям

20+ лет

на рынке России и СНГ

IT-решения, внедрённые в рамках брутто-контрактов

Комплексная цифровая платформа собственной разработки

Глубокая аналитика транспортных перевозок

В реестре российского ПО

Автоматизированная информационная система



1. Цифровая трансформация управления транспортом
2. Единая цифровая среда с использованием ИИ
3. Комплексное решение для национальных проектов

БОРИС ЛОРАН: «ЭТО САМЫЙ ДОСТОЙНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ, КОТОРЫЙ МОЖЕТ ТИРАЖИРОВАТЬСЯ В ДРУГИЕ РЕГИОНЫ»

Первый зампред Общественного совета при Минтрансе России Борис Лоран в ноябре 2024 года посетил «цифровое депо» «Верхнепышминского трамвая».

Трамвайная линия, соединяющая город-миллионник Екатеринбург с Верхней Пышмой, стал прорывным проектом сферы городского электротранспорта. Он стартовал в 2022 году и стал первым в истории современной России примером создания трамвайного сообщения между двумя муниципалитетами.

Российская разработка

За время работы линии «Верхнепышминский трамвай» перевез 3,3 миллиона пассажиров, и более того, эксперты отмечают постоянный рост пассажиропотока. На маршруте курсируют отечественные новейшие низкопольные трамваи «Львята», и уральцы уже привыкли к современному комфорту. Но есть в этом комплексном проекте важный механизм, который



**Ольга
Наумкина,**
журналист

оказывает влияние на безукоризненную работу линии в целом, при этом оставаясь незаметным для большинства.

Речь идет о системе автоматизации трамвайного движения, которой оснащено депо «Верхнепышминского трамвая». Это полностью российское запатентованное решение, разработчик – «ТМХ Интеллектуальные Системы». Оборудование подтверждено сертификатами

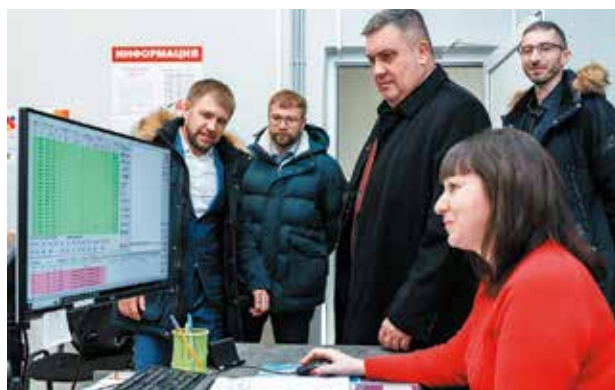


Минпромторга, разработка входит в реестр отечественного ПО. Данный инновационный проект, внедренный «Группой Мовиста» в трамвайное депо в городском округе Верхняя Пышма, победил в номинации «Лучший общественно значимый проект в сфере транспорта» XI Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения».

Чтобы лично познакомиться с преимуществами проекта «цифрового трамвайного депо», 28 ноября в Екатеринбург прибыл Первый зампред Общественного совета при Минтрансе России. Он проехал в трамвае «Львенок» по межмуниципальной линии «Верхнепышминского трамвая» от остановки «Улица Фрезеровщиков» до депо. Борис Лоран оценил комфорт и безопасность низкопольного трамвая, оплатил проезд безналичным способом и убедился, что всего за 25 минут можно добраться из Екатеринбурга в Верхнюю Пышму.

С работой современного трамвайного депо гостя из Москвы познакомил генеральный директор «Верхнепышминского трамвая» Игорь Заварзин. Борис Лоран высоко оценил современное оборудование предприятия: «Депо – это красивый современный комплекс, который занимает площадь в 2 гектара, оно оснащено современным моечным комплексом и автоматизированной антресолюю, здесь оборудовано помещение зарядки электрокаров-погрузчиков, установлен поворотный круг, на территории – собственная котельная, трансформаторная и тяговая подстанции. Объект настолько привлекателен, что, уверен, сотрудники здесь трудятся с удовольствием. Сейчас на линии работают 11 современных трамваев «Львенок». Цифровые сервисы управляют стрелочными переводами при передвижении транспорта по территории депо, регулируют работу стрелок, обогрева и светофоров, контролируют параметры оборудования, ведут диагностику и выявляют предотказные состояния. Автоматизированное рабочее место диспетчеров оборудовано несколькими безрамочными экранами, где как на ладони видно все аспекты работы депо. Это самый достойный региональный проект, который, на мой взгляд, может тиражироваться в другие регионы».

Разработчик системы поясняет, что сейчас в России мало примеров, когда депо оборуду-



ются единой системой централизации движения. «Водители в трамвайных парках выходят из кабины и переводят стрелки вручную, ломиком. Этим они сами задают себе маршрут. С учетом актуальных тенденций, когда строится современная и красивая трамвайная сеть и, конечно, нужно что-то предпринимать относительно интеллектуального управления движением, возникла идея создать такую систему, – рассказывает **Дмитрий Першкин, руководитель отдела трамвайной автоматизации «ТМХ ИС».** – Мы взяли за основу наш опыт проектов для метрополитена и переложили его на сферу городского трамвайного движения. Считаю, что у нас это получилось и система была внедрена в работу депо «Верхнепышминского трамвая». Аналогов этому решению сегодня нет. Мы применили систему высокоточного позиционирования, которая определяет местоположение вагона с точностью до нескольких сантиметров на территории депо. Внедрили инновационную систему, которая служит помощником для диспетчера в работе. В перспективе будет внедрена авторасстановка вагонов в депо и автоведение трамвая на линии».

Комплексное решение

«Верхнепышминский трамвай» – это один из успешных примеров реализации комплексного решения в сфере городского электротранспорта. Здесь была построена с применением новых технологий 9-километровая трамвайная линия, запущен полностью низкопольный трамвай отечественного производства, построено и оснащено новейшими технологиями депо. Кроме того, создано мобильное приложение для пассажиров. Все это вместе дает тот эффект, которого и ждут горожане: удобно, безопасно, предсказуемо в соответствии с расписанием и, что немаловажно, – современный

трамвай – это красиво и комфортно. За 10 месяцев работы в 2024 году «Верхнепышминский трамвай» перевез около 2 млн пассажиров. Пассажиропоток вырос на 80% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года! Таким образом, жители оценили новую трамвайную линию и используют ее все активнее, а работа цифрового депо хоть и незаметна для пассажиров, но ощущается ими в четкости и бесперебойности работы трамваев на маршруте.

«Особо хочу отметить важность дальнейшего развития проекта и продления ветки по территории города Верхняя Пышма, что позволит дополнительно загрузить мощности депо и обслуживать до 30 трамваев. Таким образом, прямой доступ к удобному современному трамваю получают дополнительно порядка 70 тысяч человек. Практика показывает, что трамвай людям нужен. Он дает новый импульс развития городам и регионам», – сказал Борис Лоран в завершении визита.

Мнение экспертов:

Олег Хмарин, директор МУП «Управление инфраструктурой транспорта городского округа», г. Уфа Республики Башкортостан: «Автоматизация позволяет более тщательно контролировать все процессы в депо, перед глазами видеть всю систему. Я был на многих предприятиях ГЭТ, там все делается по старинке. Как правило, там люди по телефону звонят по любым вопросам или выбегают на улицу все осмотреть. В депо «Верхнепышминского трамвая» условия труда созданы для того, чтобы человек в комфорте находился и мог максимально продуктивно работать. У диспетчера перед глазами на широких мониторах все депо, это очень эффективно. Культура труда здесь на очень высоком уровне. Обязательно нужно внедрять такие цифровые системы во все трамвайные депо. В стране нельзя пока похвастаться большим количеством таких, полностью с нуля построенных объектов».

Дмитрий Усачев, директор ООО «Челябинский городской электрический транспорт»: «Депо «Верхнепышминского трамвая» новое, красивое, здесь комфортно находиться и, думаю, что и работать тоже в таких условиях приятно. Одно из преимуществ цифровой системы, которая здесь внедрена, – это автоматический перевод стрелок. Для депо это очень важно. Потому что расстояния в депо маленькие, трамваю разогнаться и включить тягу довольно-таки небезопасно на самом деле. Конечно, такие системы нужно внедрять в трамвайные депо».

Олег Арефьев, заместитель заведующего Научно-исследовательской лабораторией проблем развития городского электрического транспорта Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ): «Таких цифровых систем, как в депо «Верхнепышминского трамвая», в России на пальцах одной руки можно сосчитать, их почти нет. Автоматическая система управления движением – это новый шаг в развитии трамвая. А трамвай нужен. Во многих городах страны трамвайная сеть, к сожалению, в плачевном состоянии. И ее, наверное, уже не возродить, а строить заново придется. Вот эта линия между Екатеринбургом и Верхней Пышмой показала, что можно с нуля взять и построить. В дальнейшем, я думаю, что многие регионы будут считать экономику и учитывать технологии, которые здесь применяются, перенимать опыт. В целом впечатление о работе депо очень хорошее. Видно, что подход управленческой команды современный, хозяйственный, со свежим взглядом по многим вопросам».

«ГРУППА МОВИСТА» ЗАПУСТИЛА ДВИЖЕНИЕ **НОВЫХ НИЗКОПОЛЬНЫХ** **ТРАМВАЕВ** В ЯРОСЛАВЛЕ **15.02.2025**

- ✓ На маршруте №6к уложено 5,5 км путей
- ✓ Обновлена контактная сеть
- ✓ Отремонтированы переезды
- ✓ Установлено 10 остановочных комплексов



**Алексей
Зотов**

Генеральный директор
«Группы Мовиста»

«Для нас большая честь участвовать в развитии Ярославля и создавать надежную и безопасную транспортную систему.

Современные, комфортные трамваи, оформленные в фирменном стиле региона, сделают городскую среду удобнее и красивее, а качество транспортного обслуживания — выше.

В текущем году также продолжим строительные работы на втором и третьем этапах. Благодарим правительство Ярославской области за продуктивное сотрудничество и доверие».

ТРАМВАИ 71-628-02 **ПРОИЗВОДСТВА УСТЬ-КАТАВСКОГО** **ВАГНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА**

- 100% низкий пол
- Доступность для маломобильных пассажиров
- USB-разъемы для зарядки гаджетов
- Мониторы с информацией о маршруте
- Камеры видеонаблюдения
- Валидаторы для безналичной оплаты



ОПЛАТА ПО ГЕОПОЗИЦИИ: НОВЫЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА

В январе на 258 транспортных средствах, обслуживающих 32 маршрута в Костроме, была внедрена система оплаты по геопозиции. Теперь жители и гости города могут быстро оплачивать проезд через специальное мобильное приложение, не прикладывая смартфон или карту к терминалу и не используя наличные средства для оплаты.

Пассажиры смогут сформировать маршрут, отследить время прибытия автобуса и произвести оплату всего в два клика. Деньги спишутся мгновенно с привязанной банковской карты, а также будет создан электронный билет.

Проект Министерства транспорта Российской Федерации реализован в областном центре при поддержке Сбербанка. На торжественном запуске системы присутствовали заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Баканов**, председатель Общественного совета при Минтрансе России **Татьяна Горовая**, первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран**, член Общественного совета при Минтрансе России **Вячеслав Керов**, заместитель губернатора Костромской области **Юрий Маков** и вице-президент Сбербанка **Михаил Чачин**.



«Внедрение оплаты проезда в общественном транспорте по геолокации делает процесс использования транспорта максимально удобным для пассажиров и экономически эффективным для перевозчиков. Для Костромы, где





уже успешно применяются цифровые технологии для развития общественного транспорта, переход на оплату по геолокации становится логичным шагом. Этот подход открывает новые возможности для повышения качества транспортных услуг и делает их более доступными для жителей региона. Разработанная Минтрансом России технология уже нашла применение в ряде субъектов страны и показала свою эффективность как на городских маршрутах, так и на железнодорожных линиях. В тех регионах, где данная система уже внедрена, пассажирами совершено почти 11 миллионов поездок, что подтверждает востребованность и удобство этого решения. Интерес к технологии продолжает расти как среди регионов, так и среди разработчиков, которые активно создают новые сервисы на ее основе», – отметил Дмитрий Баканов.

«Костромская область – один из первых регионов, который максимально активно включился в решение вопросов, связанных с обновлением системы организации перевозок пассажиров. Это задача, поставленная Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным. Регион взял на себя все обязательства по обновлению транспортной системы в областной столице. И сегодня люди отмечают, что ездить стало гораздо удобнее, комфортнее. Сегодня вместе с нашими партнерами вводим еще одну систему безналичной оплаты проезда в обще-

ственном транспорте Костромы, при которой достаточно просто иметь при себе смартфон. Мы знаем, что технология оплаты по геопозиции, разработанная Минтрансом России в 2022 году, уже успешно функционирует в ряде российских городов. И мы с радостью присоединяемся к проекту, в том числе рассчитывая, что в дальнейшем сможем интегрировать эти технологии для пригородного и междмуниципального транспорта», – сказал Юрий Маков.

Технология оплаты по геопозиции (открытая система оплаты), разработанная Минтрансом России, позволяет пассажирам оплачивать проезд прямо в салоне транспортного средства, что экономит время и делает поездки более комфортными. Эта система уже внедрена в Ярославле, Ижевске, Твери, Казани, Перми и Нижнем Новгороде; идет тестирование в Московской области и Санкт-Петербурге, а также на пригородных электропоездах в Казани, Нижнем Новгороде и Калининграде. В Костроме возможность оплаты проезда реализована через картографический сервис 2ГИС. При этом технология оплаты может быть адаптирована к любым другим федеральным и региональным мобильным приложениям.

*По материалам Минтранса России,
пресс-службы администрации
Костромской области*

НЕ ТРАМВАЙ, А КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ

15 февраля в Ярославле началась работа маршрута № 6К, который обслуживается уже новыми трамваями. «Шестерка» – это обновленные рельсы, низкопольные вагоны, новые остановочные павильоны с сенсорными панно. Одним из тех, кто оценил модернизацию ярославского трамвая, стал первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России Борис Лоран.



Борис Олегович, в Российской Федерации 10 регионов занимаются реализацией трамвайных концессий. Как вы оцениваете проведенную работу? Как на фоне остальных смотрится Ярославская область?

Скажу сразу, Ярославль смотрится здорово. Мое личное мнение. Что касается пула регионов, которые сейчас активно этим занимаются, то дело новое, и понятно, что, как в любом новом деле, начинают всплывать неожиданные и незапланированные нюансы, которые надо решать. Общественный совет мониторит проекты развития транспорта. Мы смотрим на то, как руководитель региона, региональные власти, концессионер решают возникающие проблемы. Самое простое – опустить руки, сказать: «Это не к нам, давайте поддержку или деньги».

Не каждый руководитель под это бы подписался. И тем, кто в концессионный проект вошел

и его реализовывает, – честь и хвала. Важно, что с каждым вопросом не бегают («А что делать?»), а решают на месте – это показывает уровень компетенций регионального министерства транспорта и компании-концессионера. Повторюсь, Ярославль именно в уровне компетенций смотрится здорово. Хочу отметить руководителей транспортных предприятий, которые проект реализовывают. И не могу не сказать, что поддержка населения многое решает. Как в Москве говорят, когда строится метро: «Стройка на время – метро навсегда». Это касается любого вида транспорта. И важно, что ярославцы поддерживают модернизацию трамвая. Я это понял, общаясь с пассажирами.

А что говорят те, кто уже оценил новый трамвай?

Круто, реально круто. Я послушал пассажиров, они счастливы, что могут прокатиться на комфортном современном трамвае. Задал вопросы вагоновожатой – она в шоке, будто на космическом корабле находится. Я вижу реакцию людей. Это космос! Небо и земля! Даже губернатор сказал, что это день и ночь по сравнению с теми трамваями, которые были.

А теперь обращусь к жителям: за проезд-то надо платить. Понимаете? Чтобы такие космические корабли по рельсам ходили – надо платить за проезд. А не думать, что город или регион вам обязан. Вот, посмотрите, только что прошел старый трамвай. Это слезы! И приехал «космический корабль». Поверьте мне, что сейчас даже одеваться будут немного по-другому, садясь в такой транспорт.

Поэтому я поздравляю жителей города и всего региона с тем, что идет модернизация ярославского трамвая. Вот она – реформа, не на картинках, а живьем. Что называется, почувствуйте разницу.

Возвращаясь к реализации концессии в Ярославле. В чем, на ваш взгляд, главный плюс уже проведенной работы?

Ярославль – пример реального рабочего ответственного взаимодействия исполнителя-концессионера и региона. Главный момент – это взаимопонимание концедента и концессионера. Самое простое – играть в пинг-понг: то не так, этот виноват. Здесь же люди решают вопросы и получают результат. Вот это важно. Результат мы видим. Просто есть примеры в некоторых регионах, где иногда безответственно подходят к делу, и потом приходится ситуацию выправлять. Ярославль – как раз яркий пример того, «как надо». Глубокий уважительный разговор с губернатором, министерству транспорта

и, конечно, «Группе Мовиста». Уровень профессионализма определяет работа с неучтенными сложностями и трудностями, как они преодолеваются, насколько быстро. Когда ты видишь результат, понимаешь, что это сделали те, кто работает ответственно.

Трамвайная система Ярославля – одна из старейших в России, работающая уже 124 года. И ярославцы ждут новые трамваи и хотят, чтобы трамвайная сеть в городе развивалась. Есть ли возможность у Общественного совета при Минтрансе России доносить до министерства о большой востребованности трамвайного движения в городах, чтобы федеральная власть помогала регионам развивать этот вид общественного транспорта? Какие инициативы и мнения Совета уже были учтены в решениях и программах Правительства?

Цель нашего Общественного совета – учет потребностей и интересов граждан, защита



Общественный транспорт

их прав и свобод, а также прав общественных объединений при осуществлении государственной политики в сфере деятельности органа исполнительной власти, а именно Министерства транспорта Российской Федерации.

Правительство России совместно с Минтрансом реализуют программу Комплексного развития городского электрического транспорта в 10 субъектах Российской Федерации. Федеральная программа комплексного развития ГЭТ направлена на строительство необходимой инфраструктуры, закупку подвижного состава, внедрение цифровых систем управления общественным транспортом.

Задача Общественного совета при Минтрансе России – вести постоянный мониторинг реализации программы Комплексного развития ГЭТ, и 15 февраля в Ярославле мы не только приняли участие в открытии рабочего движения по трамвайному маршруту № 6К, но и подробно изучили все вопросы и проблемы, связанные с развитием проекта. Мы общаемся и с региональной властью, и с концессионером, и со всеми причастными к проекту организациями. Конечно, вся информация, аналитика, рекомендации от нас поступают в Минтранс, в том числе и востребованность населением трамвайного движения в городах.

На стадии разработки федеральной программы Комплексного развития ГЭТ наш Общественный совет принимал самое активное экспертное участие и дал много предложений. Значительная их часть реализуется в рамках программы. Но считаю самым важным проводимый по поручению председателя нашего Совета Татьяны Горовой постоянный мониторинг реализации проектов. В рамках него и вскрываются различные моменты и непредвиденные ситуации, мешающие реализации в срок. Все на старте учесть невозможно, и не надо из этого делать трагедии. Все решаем, была бы воля и рвение. Наша задача – оперативно уведомить об этом и дать свои рекомендации в Минтранс.

В ярославском же проекте мы видим слаженное взаимодействие трех ключевых сторон – федеральной власти, региональной власти-концедента и исполнителя-концессионера. Когда этот «треугольник» равнобедренный, то есть все стороны сообща работают на результат, а не перекладывают ответственность друг на друга, тогда реализация проекта проходит успешно и население остается довольным.

Источник: *yarnews.net*

Фото: «Группа Мовиста»



ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

ГРУППА

МОВИСТА



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



ВО ВСЕХ ГОРОДАХ ПРИСУТСТВИЯ «ГРУППЫ МОВИСТА»
ЗАПУЩЕНО ТРАМВАЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ

ДОЛЯ «ГРУППЫ МОВИСТА»

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

В ПЕТЕРБУРГЕ В ШЕСТОЙ РАЗ ПРОЙДЕТ «ТРАНСПОРТФЕСТ»

С 22 по 24 мая в центре Санкт-Петербурга состоится VI Международный транспортный фестиваль «ТранспортФест» (б+). Его программа не оставит равнодушными тех, кто интересуется прошлым, настоящим и будущим транспорта.

22 мая старт фестивалю даст XXVII конкурс профессионального мастерства водителей автобусов, за победу в котором будут бороться виртуозы руля из Петербурга и других городов России, а также зарубежных стран. Конкурс проходит на территории автобусного парка и включает в себя несколько этапов: проверку знаний ПДД, скоростное маневрирование и фигурное вождение на автобусе. Награждение победителей конкурса состоится 23 мая на сцене фестиваля на Манежной площади.

23 и 24 мая на Манежной площади и Кленовой улице откроет двери выставка инновационного транспорта и оборудования. Ведущие производители транспортных средств представят новинки городского пассажирского транспорта (автобусы, электробусы, троллейбусы, трамваи, вагон метро), специальной техники (грузовые автомобили, электромобили, фургоны, мусоровозы), легковых автомобилей и средств индивидуальной мобильности, а также комплектующие элементы и дополнительные сервисы.





Традиционно пассажирская техника, представляемая на фестивале, в дальнейшем проходит тестирование на регулярных маршрутах Санкт-Петербурга.

23 мая деловая программа транспортного фестиваля соберет вместе специалистов, производителей и поставщиков, представителей органов государственной власти, транспортных компаний и учебных заведений для обсуждения актуальных вопросов развития отрасли. Основными темами выступлений и дискуссий станут вопросы формирования эффективной транспортной экосистемы, организации пассажирских перевозок в регионах РФ, повышения безопасности и комфорта для пассажиров, подготовки кадров для транспортной отрасли, а также вопросы развития экологического транспорта и инфраструктуры для него.

24 мая подарком ко Дню рождения города станет крупнейший в России X Петербургский международный парад ретротранспорта, который соберет более 320 единиц техники. Традиционно участниками парада становятся образцы исторической техники – автобусов, троллейбусов, трамваев, мотоциклов, легковых и грузовых автомобилей, спецтехники – из частных коллекций и музеев регионов России и зарубежных стран. Парад проследует по центральным улицам города до Инженерной улицы, где до конца дня будет работать открытая выставка для всех желающих.

Традиционно фестиваль порадует гостей и жителей Северной столицы концертной



программой под открытым небом: в течение двух дней, 23 и 24 мая, на сцене на Манежной площади выступят различные творческие коллективы, звезды эстрады, а также победители музыкального конкурса «Полет мечты», проводимого в рамках фестиваля для начинающих артистов.

По материалам transportfest.ru

«ТРАНСПОРТ ЯРОСЛАВИИ»: ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ РАБОТЫ

*15 февраля первый заместитель председателя
Общественного совета при Минтрансе России Борис
Лоран и руководитель аппарата Совета Вячеслав Керов
посетили Ярославль и ознакомились с работой крупнейшего
автотранспортного предприятия города – ООО «Транспорт
Ярославии». Активный интерес государственных структур
к развитию транспортной инфраструктуры региона и
всесторонний анализ деятельности предприятия позволили
экспертам дать положительную оценку политике компании.*

Основой деятельности ООО «Транспорт Ярославии» являются пассажирские перевозки по государственным брутто-контрактам. Это самый крупный перевозчик города, который вот уже два года успешно обслуживает 46 маршрутов в Ярославле и Ярославском районе. На линию ежедневно выходит порядка 200 автобусов, а процент выполнения всех рейсов составляет более 98%. За качественным обслуживанием пассажиров стоит работа почти 600 высококвалифицированных специалистов – водителей, инженеров, механиков, слесарей, диспетчеров и многих других. Каждый день они делают так, чтобы автобусы ходили по расписанию, а поездки пассажиров были комфортными и безопасными.

Первым делом делегация осмотрела автопарк, где наглядно убедилась в высоком уровне технического оснащения и состоянии транспортных средств. Все машины работают на линии не более двух лет. Члены Совета отметили, что современный подвижной состав и его своевременное техническое обслуживание – ключевые факторы, влияющие на качество пассажирских перевозок.

Перевозчик эксплуатирует современные низкопольные ЛиАЗы двух классов: большого (529265) и среднего (429260). Автобусы имеют не только стильный внешний вид – в едином фирменном стиле региона в желтом цвете и с надписью «Яавтобус», но и высокий уровень

комфорта. Современные системы кондиционирования, удобные сиденья и поручни, наличие систем видеонаблюдения, речевого и визуального информирования пассажиров, учета пассажиропотока, электронные валидаторы для безналичной оплаты, адаптация для маломобильных пассажиров и пассажиров с детскими колясками – в салонах предусмотрено все, чтобы поездка соответствовала слогану на бортах «Надежность. Безопасность. Комфорт». Рабочее место водителя имеет современную эргономичную компоновку и оборудовано многофункциональными системами, которые не только упрощают управление автобусом, но и обеспечивают благоприятные условия труда.

«С таким оборудованием чувствуешь себя уверенно, – отметила водитель «Транспорта Ярославии» Екатерина Иванова, работающая на одном из самых популярных и протяженных маршрутов Ярославля. – Все системы помогают сосредоточиться на главном – безопасности пассажиров и управлении. А еще в этих автобусах просто приятно работать: удобно, тепло, ничего не мешает».

Делегация осмотрела современную ремонтную мастерскую, уделив особое внимание новым технологиям, внедренным в производственные процессы. Ремонтная зона предприятия была полностью обновлена. В здании главного корпуса отремонтированы полы, смотровые ямы



и установлены новые въездные ворота. Завершилась модернизация и моечного комплекса, где были реконструированы три линии. Эти полностью автоматизированные комплексы обеспечивают высококачественную и быструю мойку транспортных средств, позволяя завершить процесс не более чем за 10 минут, что крайне важно в условиях интенсивного городского движения.

Ремонтная зона насчитывает 60 специалистов, среди которых есть студенты колледжей, проходящие обучение и получающие возможности для карьерного роста прямо на предприятии. Это свидетельствует о серьезных инвестициях в формирование кадрового потенциала компании.

На этом развитие инфраструктуры предприятия не заканчивается. Сейчас полностью модернизирован первый этаж – диспетчерское управление, появились новые проходные, офисные помещения для сотрудников и учебный класс.

Особое внимание – медицине. Водители «Транспорта Ярославии» теперь проходят дистанционные медосмотры до и после выхода на рейс. Для этого на предприятии функционирует семь специализированных аппаратных комплексов, которые обеспечивают широкий спектр точных медицинских данных и позволяют объективно оценивать состояние здоровья каждого водителя. Таким образом, компания стремится не только улучшать свои производственные процессы, но и заботиться о здоровье и безопасности своих сотрудников, внедряя современные технологии в повседневную практику.

Экскурсия по территории предприятия позволила делегатам оценить уровень организации работы и взаимодействия всех подразделений. Они также имели возможность пообщаться с сотрудниками компании. Эксперты высоко оценили усилия коллектива «Транспорта Ярославии» в развитии транспортной системы региона и отметили значительные достижения компании за короткий срок.

Первого апреля исполняется два года с момента начала работы «Транспорта Ярославии» в Ярославле. За это время было проделана значительная работа: модернизирована мойка, отремонтированы диспетчерские, медкабинет, появились современные проходные, комфортные офисные помещения для сотрудников. С целью поддержки работников компании был успешно организован профсоюз, а также создана волейбольная команда. Более того, двери «Транспорта Ярославии» открыты для проведения экскурсий по предприятию, что создает дополнительную прозрачность работы компании и привлекает внимание общественности. При этом предприятие активно привлекает и обучает новые кадры. И все это за такой короткий период.

«У компании много амбициозных планов на будущее, касающихся как развития инфраструктуры, так и улучшения качества пассажирских перевозок. Желаю предприятию дальнейшего развития и процветания, а коллегам – достижения высоких результатов в работе!» – сказал Борис Лоран.

Фото: «Группа Мовиста»

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ И ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

В 2024 году завершился первый этап реализации одной из самых обсуждаемых концепций – Концепции по развитию производства и использованию электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года.



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



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Принятие документа сопровождалось бурными и эмоциональными дискуссиями с аргументами как против электромобильности, так и в пользу необходимости формирования новой отрасли в стране. В течение последних трех лет состоялись тысячи круглых столов и форумов, в ходе которых эксперты обсуждали целесообразность развития электротранспорта. При этом одни считали, что в нашей огромной стране, учитывая холодный климат, а также принимая во внимание значительные запасы газа, необходимо развивать только ДВС (двигатели внутреннего сгорания) и газовые решения (газобаллонное оборудование), а электромобильность – это, на самом деле, и неэкологично, и несвоевременно. Другие говорили, что электромобиль – это, прежде всего, инновационное развитие автомобильной отрасли; дальнейшее формирование национальной инженерной школы, повышения ее качества; развитие транспортной инфраструктуры, автокомпонентной отрасли, ИТ-технологий, а также создание «умных городов» в соответствии с целями национального проекта «Эффективная транспортная система».

Анализ международного опыта позволяет сделать вывод, что Китай около 20 лет назад опре-

делил электромобилизацию основным фактором роста национальной экономики. В работу по электромобилизации были вовлечены сотни научно-исследовательских институтов, тысячи компаний, десятки министерств и ведомств, направлено около 200 млрд долларов. В итоге спустя почти четверть века китайские электромобили стали синонимом инновационного будущего автомобильной промышленности.

США, приняв в 2022 году закон «О снижении инфляции», основной фокус развития экономики направляют не на денежно-кредитную политику и не на повышение ключевой ставки, а наоборот, формируют основы создания новой отрасли – электромобильности. Результаты действия данной политики уже есть. ЕС, не справившись с убытками от разорванных логистических цепочек и роста цен на энергоносители, переводит автомобильные заводы в США, где поступательными темпами развиваются электромобилизация и транспортная инфраструктура.

В России в ходе реализации первого этапа Концепции был не исполнен ряд ковенантов, таких как объем локального производства электромобилей, а именно: изначальный план в 17 500

электромобилей в 2024 году был снижен до 4264 электромобилей (примерно в 4 раза). Объем производства и продаж пассажирских электромобилей остается на очень низком уровне. По данным аналитического агентства «Автостат», объем регистрации продаж новых пассажирских электромобилей в 2024 году в РФ составил около 1,1% всего рынка пассажирских автомобилей, или 17 805 шт. В январе и феврале 2025 года доля электромобилей составляет 0,7% и 0,8% всего рынка пассажирских автомобилей соответственно, то есть констатируется снижение доли электромобилей по отношению к предыдущему году.

Лидером рынка новых пассажирских электромобилей является Zeekr (импортируемый премиальный автомобиль), тогда как доля отечественных электромобилей, произведенных локально, составляет около 18%, и эта доля стабильна с 2023 года. Вторым по объему продаж стал отечественный «Москвич 3Е».

Но несмотря на то, что существует определенное отставание от намеченных планов, важно отметить: отрасль электромобилестроения в любом случае в России состоялась.

По оценке подкомиссии по развитию электромобилестроения РСПП, российские инвесторы и корпорации уже вложили порядка 470 млрд рублей в развитие электромобильности. При этом новая отрасль включает не только производителей автомобилей и зарядной инфраструктуры, но и целую экосистему ИТ-стартапов, НИОКР-центров, образовательных программ, частных инициатив, венчурных фондов и институтов развития. Вузы открывают новые инженерные специальности, связанные с электромобильностью, выделяются образовательные гранты и проводятся многочисленные мероприятия по популяризации электродвижения.

470 млрд рублей – это огромная цифра, с одной стороны, свидетельствующая об интересе к отрасли. С другой стороны, в текущих условиях непредсказуемости и ужесточения денежно-кредитной политики возникает закономерный вопрос о дальнейшем плане развития электромобилизации, формирование которого необходимо обеспечить за счет слаженного взаимодействия четырех министерств – Минтранса, Минпромторга, Минэнерго и Минэкономразви-

тия, а также на базе анализа недостатков первого этапа Концепции.

Основными отрицательными чертами первого этапа являются:

- 1) разнонаправленность действий участников отрасли – как министерств, ведомств, так и компаний, вовлеченных в развитие электромобильных проектов;
- 2) недостаточный уровень объема национального производства, который связан не с недостатком производственных мощностей, а с недостаточным спросом;
- 3) негативное влияние на спрос оказывают неравномерное развитие транспортной инфраструктуры, денежно-кредитная политика, непредсказуемость режима господдержки.

Поэтому для дальнейшего поступательного развития отрасли на втором этапе реализации Концепции необходимо определить приоритетные виды топлива по регионам России, ориентируясь на базовый сценарий, где крупные мегаполисы, южные субъекты РФ и курортные территории станут стратегическими для развития электромобильности. Также важно предусмотреть комплекс мер государственной поддержки, таких как поддержка спроса на локальные электромобили (увеличение объема скидки); программа субсидирования строительства общедоступных зарядных станций (с расширением линейки субсидируемых ЭЗС), особенно в части доступности стоимости технологического присоединения к электрическим сетям; обеспечение доступа операторов в МКД для организации зарядной инфраструктуры; синхронизация строительных и пожарных норм; льготный лизинг с увеличенной скидкой и пониженной процентной ставкой при покупке электромобилей; внедрение квоты на электромобили в такси, корпоративных и государственных автопарках.

Очевидно, что электромобилизация – рынок большого капитала, который предусматривает необходимость внедрения проектного подхода. Технологическое и транспортное развитие не происходит само по себе. Это требует инвестиций, скоординированных усилий, тщательно продуманной политики, активной вовлеченности бизнеса и Общественных советов министерств, прежде всего Общественного совета при Минтрансе России.

Оборудование для обеспечения транспортной безопасности

РЕНТГЕНТЕЛЕВИЗИОННАЯ УСТАНОВКА НЕОСКАН 6550D ДЛЯ ДОСМОТРА РУЧНОЙ КЛАДИ И БАГАЖА

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



АРОЧНЫЙ МЕТАЛЛОДЕТЕКТОР НЕОСКАН МДП - 533

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



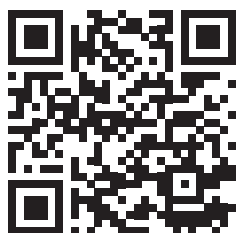
ООО «НЕОСКАН»

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

Мечтаем.
Делаем.
Живём.



Реклама



Москвич

moskvich.ru

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ СОФТ – УДОБНО, ВЫГОДНО, БЕЗОПАСНО

АИС-УНПТ 2.0 – глубокая модернизация отраслевого программного обеспечения для управления общественным транспортом.



Артем Зотов,
заместитель
генерального
директора
по продажам
ООО «ТранснавиСофт»

В последние годы цифровой суверенитет стал одной из ключевых тем в российском ИТ-секторе. Особенно это актуально для критической инфраструктуры, в которую входит система управления общественным транспортом. В условиях ухода западных вендоров и необходимости соответствия законодательным требованиям постановления Правительства РФ от 16.11.2015 г. № 1236 переход на полностью отечественное ПО стал стратегическим шагом для многих компаний.

К 2025 году ООО «ТранснавиСофт» успешно осуществило переход на новый стек технологий, заменив иностранное системное ПО на сертифицированные ФСТЭК решения. В рамках проведенной глубокой модернизации была обеспечена не только независимость от зарубежного ПО, но и значительно расширена функциональность системы. Рассмотрим, как это было сделано и какие преимущества получили городские перевозчики.

Система **АИС-УНПТ 2.0** официально включена в **Единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных под реестровым номером 4454 от 16.04.2018 г.**, что подтверждает ее соответствие всем требованиям отечественного законодательства и гарантирует ее использование в государственных и муниципальных структурах.

Назначение отраслевого решения

Основная задача разработанного ПО – автоматизация и оптимизация управления общественным транспортом. Система помогает:

- **регулирующим органам** контролировать качество предоставляемых услуг по перевозке пассажиров транспортными предприятиями в рамках как нетто-, так и брутто-контрактов, включая контроль количества работающих на маршрутах автобусов, контроль расписания, мониторинг количества перевозимых пассажиров и количество неоплаченного проезда;
- **пассажирским предприятиям** осуществлять оперативное управление перевозками, мониторинг эффективности работы подвижного состава на линии, оптимизацию расписаний движения.

Ранее система базировалась на решениях, частично использующих зарубежные технологии, включая Windows и SQL Server. Новый стек технологий позволил полностью отказаться от импортных платформ и перейти на российские аналоги, обеспечив безопасность и защиту данных, гибкость в настройке, полное соответствие требованиям регуляторов.

Основные модули новой системы

«Автоматизированная информационная система управления наземным пассажирским транспортом» (АИС-УНПТ 2.0) включает следующие ключевые модули:

- **АИС.Маршруты** – базируется на геоинформационной подсистеме, которая позволяет редактировать специализированные слои, относящиеся к пассажирскому транспорту;
- **АИС.Расписания** – автоматизированное составление и корректировка расписаний с учетом загруженности маршрутов и актуальных дорожных данных;
- **АИС.Диспетчер** – мониторинг движения транспортных средств, координация работы

диспетчеров и контроль исполнения рейсов;

- **АИС.КВР** – автоматический контроль выполнения транспортной работы по контрактам (договорам) на перевозки;
- **АИС.Пассажиропотоки** – анализ данных о пассажиропотоках, выявление узких мест и оптимизация схем движения;
- **АИС.Транзакции** – контроль и анализ платежных транзакций, интеграция с системами оплаты проезда;
- **АИС.Информирование** – информирование пассажиров о работе общественного транспорта – в интернете, на мобильных устройствах, на информационных табло остановочных пунктов;
- **АИС.Аналитика** – интеллектуальный анализ транспортных данных, прогнозирование загрузки маршрутов и выявление проблемных зон.

Функциональные нововведения

Переход на новый стек технологий дал нам возможность значительно улучшить систему. В числе ключевых нововведений:

- **Web-платформа:** система может работать как на локальных серверах заказчика (муниципалитета или перевозчика), так и в «облаке» (в центрах обработки данных), что позволяет легко тиражировать ее на все регионы и снижает затраты на локальную ИТ-инфраструктуру.
- **Отказ от Windows в пользу Linux:** переход на отечественные операционные системы («Альт Линукс», Astra Linux) повысил безопасность и стабильность работы.
- **Новые алгоритмы расчета расписаний:** мы применили более точные модели, учитывающие дорожную обстановку, интервалы движения и динамику пассажиропотока.
- **Отраслевая геоинформационная система (ГИС):** теперь маршруты общественного транспорта оцифрованы с высокой точностью и отслеживаются алгоритмами автоматического контроля и пользователями (диспетчерами), в том числе с помощью отечественных картографических сервисов.
- **Интеграция с телеметрией и датчиками на подвижном составе:** анализ расхода топлива и режимов эксплуатации ТС, а также его технического состояния стал еще более точным.
- **Обучение искусственного интеллекта (ИИ):** мы начали тренировать ИИ для помощи в составлении расписаний и диспетчерском управлении. Данный функционал является частью перспективной подсистемы поддержки принятия реше-

ний (СППР). ИИ помогает диспетчерской службе, анализируя актуальные данные и предсказывая возможные отклонения в графиках.

Дальнейшее развитие отраслевых решений для городского транспорта «ТранснавСофт»

Следующим этапом эволюции системы станет **единая платформа «Городской транспорт»** – многокомпонентная система комплексного управления общественным и специализированным транспортом. Этот проект предусматривает:

- **создание единой среды для формирования суточных планов и нарядов на перевозку для различных видов городского транспорта с использованием ИИ;**
- **формирование «озера данных» и доступ к нему через API** для государственных органов, перевозчиков и бизнеса;
- **контроль транспортной работы и формирование прозрачной отчетности на дашбордах** в режиме реального времени;
- **аналитику для прогнозирования технического обслуживания и ремонтов (ТОиР);**
- **интеграцию с государственными сервисами, мобильными приложениями и платформами ЖКХ.**

Эта платформа будет обслуживать более 200 000 транспортных единиц и обеспечит государству полный контроль за сферой пассажирских перевозок, спецтехники и перевозки грузов. Система строится на основе отечественных ИТ-решений, ее внедрение масштабируется на все регионы РФ без значительных инвестиций со стороны государства.

Итог: почему это важно

Опыт «ТранснавСофт» показывает, что переход на отечественное ПО не только возможен, но и выгоден. Благодаря новому технологическому стеку мы обеспечили:

- **полный отказ от иностранных решений;**
- **высокий уровень безопасности;**
- **расширенную функциональность и удобство.**

Сегодня **АИС-УНПТ 2.0** успешно работает в десятках городов России, а в ближайшем будущем охватит все регионы, делая общественный транспорт умнее, безопаснее и доступнее.

10 ПРЕИМУЩЕСТВ ПРОДУКТА «САЙТ ДЛЯ АВТОВОКЗАЛА»



НА АВТОБУС

Мы разрабатываем уникальный продукт, который дает автовокзалам возможность эффективно присутствовать в онлайн-пространстве и успешно конкурировать с другими интернет-ресурсами. В портфолио команды – более 50 реализованных проектов по всей России, отвечающих требованиям как крупных региональных объединений автовокзалов, так и небольших автотранспортных предприятий. По нашей внутренней статистике, 73% опрошенных партнеров порекомендуют разработку сайта от команды НА АВТОБУС своим коллегам.

Результатом нашего многолетнего сотрудничества с автовокзалами и автобусными перевозчиками стал не просто сайт, закрывающий основные потребности партнеров, но и расширенный комплекс инструментов для администрирования и мониторинга. Зачастую мы разрабатываем уникальный функционал, который впоследствии адаптируем для всех наших партнеров. Из огромного множества реализованных инструментов мы отобрали 10, которыми может похвастать не каждый разработчик сайтов для автовокзалов:

1. Страхование на время поездки

Безопасность пользователя – один из важнейших приоритетов для нас. Это касается и информационной безопасности, и безопасности во время поездки.

На данный момент мы сотрудничаем с двумя компаниями, предоставляющими услуги страхования пассажиров на время поездки. Партнер может подключить такую услугу к своему ресурсу, а пользователь – приобрести страховой полис онлайн в момент покупки автобусного билета.

2. Регистрация чеков онлайн-кассы

Мы самостоятельно производим настройки процессов онлайн-продажи билетов: прием

платежей (банковский эквайринг, SberPay, СБП), а также последующее формирование ОФД-чеков для отправки в налоговые органы.

3. Интеграция с любой АСУ

Мы легко и в кратчайшие сроки произведем техническую интеграцию сайта партнера с системой автоматизации любой сложности. Опыт команды – более 20 интеграций с различными системами: от самописных до лидеров на рынке. Такая интеграция занимает, в среднем, от 5 до 15 рабочих дней.

4. Кастомные отчеты и процессы

Для нас важно наладить комфортную работу с системой администрирования, чтобы специалист автовокзала мог чувствовать себя уверенно в работе с ресурсом. Мы стараемся предоставить готовые инструменты, позволяющие оптимизировать рабочие процессы или решить конкретные задачи партнера в индивидуальном порядке.

Вот некоторые из разработанных инструментов в помощь специалистам автовокзала:

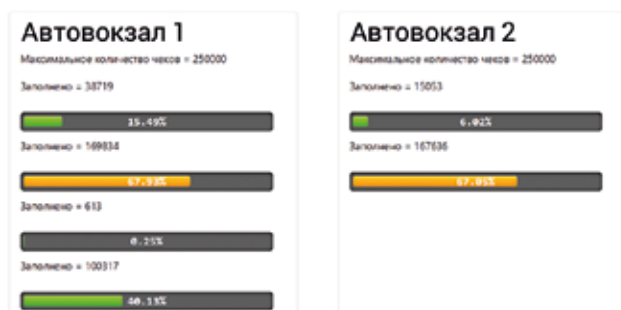
- автоматическая сверка страховок: система для партнеров, работающих на собственном банковском эквайринге, позволяющая автоматически сверить отчет по проданным страховым полисам с данными в нашей базе;
- отчеты реестра продаж: возможность выгрузки реестра проданных билетов с полной информацией (Ф. И. О. пассажира, номер билета, номер места, данные о рейсе);
- обработка пользовательских обращений: система, в которой партнер может нажатием одной кнопки автоматически перенаправить обращение от пользователя необходимому перевозчику;
- нестандартные процессы возврата: по просьбе одного из партнеров мы реализовали возможность указания пользователем причины возврата билета. Таким образом, при нажатии «Вернуть» автоматически формируется заявление на возврат.

5. Системы мониторинга ошибок

Наш приоритет в работе – надежность предоставляемого решения для партнеров. На сегодняшний день мы мониторим около сотни технических и бизнес-параметров для поддержания бесперебойной работоспособности продукта и своевременного реагирования.

На контроле у технической команды:

- доступность домена ресурса партнера: мы будем первыми, кто предупредит вас о том, что истекает срок действия вашего домена, а также незамедлительно сообщим, если домен недоступен хотя бы в течение минуты;
- мониторинг аномалий в уровне продаж: наши системы позволяют автоматически и в режиме реального времени непрерывно сравнивать показатели текущих продаж с историческими данными, что позволяет оперативно отреагировать на аномальные отклонения;
- мониторинг остатка чековой ленты: для одного из партнеров разработан функционал, позволяющий отследить остаток чековой ленты в терминале самообслуживания, а также самостоятельно отправить запрос на тестовую печать чека.



6. Разветвленная сеть маршрутизации запросов

Командой внедрена географически распределенная система маршрутизации запросов, которая обеспечивает связь до сервера клиента и предотвращает потерю продаж в случае сбоя в доступности отдельных регионов. Это помогает сохранить продажи в нештатных ситуациях, таких как массовые отключения интернета, и перенаправляет трафик через доступные сегменты сети.

7. Оповещения об отмене рейса

Если АСУ партнера не автоматизирована под задачу оповещения пользователей об отмене рейса, мы предоставим такой функционал в нашей системе администрирования. В случае отмены специалист автовокзала может выбрать всех

пользователей конкретного рейса и направить им автоматически сгенерированное СМС-сообщение с датой, временем отправления и краткой информацией об отмене одной кнопкой.

8. Резервные сервисы коммуникации с пользователями

Для нас важно обеспечить стабильность работы каналов связи с пользователем сайта-партнера, поэтому у любого сервиса, обеспечивающего такую коммуникацию, всегда есть резервный канал, будь то СМС или e-mail-оповещения. Таким образом, в любой ситуации мы не остаемся без связи с пользователями. Администрирование и оплату сервисов мы производим самостоятельно.

9. Шаблон электронного билета

Мы используем собственные бланки билетов, которые можно легко адаптировать под уникальные требования партнера. Например, разместить оперативную информацию, адрес официального сообщества в социальных сетях, уникальные правила посадки и прочее. Если для прохода на перрон пассажиру потребуется QR-код, мы также добавим его в бланк билета.

10. Всплывающие окна (pop-up)

Всплывающее окно – элемент интерфейса, который появляется на сайте в определенный момент или по сценарию. Например, мы можем предупредить пользователя о задержках на границе или об особых условиях ее пересечения, когда он покупает билет на международный рейс.

Это и многое другое

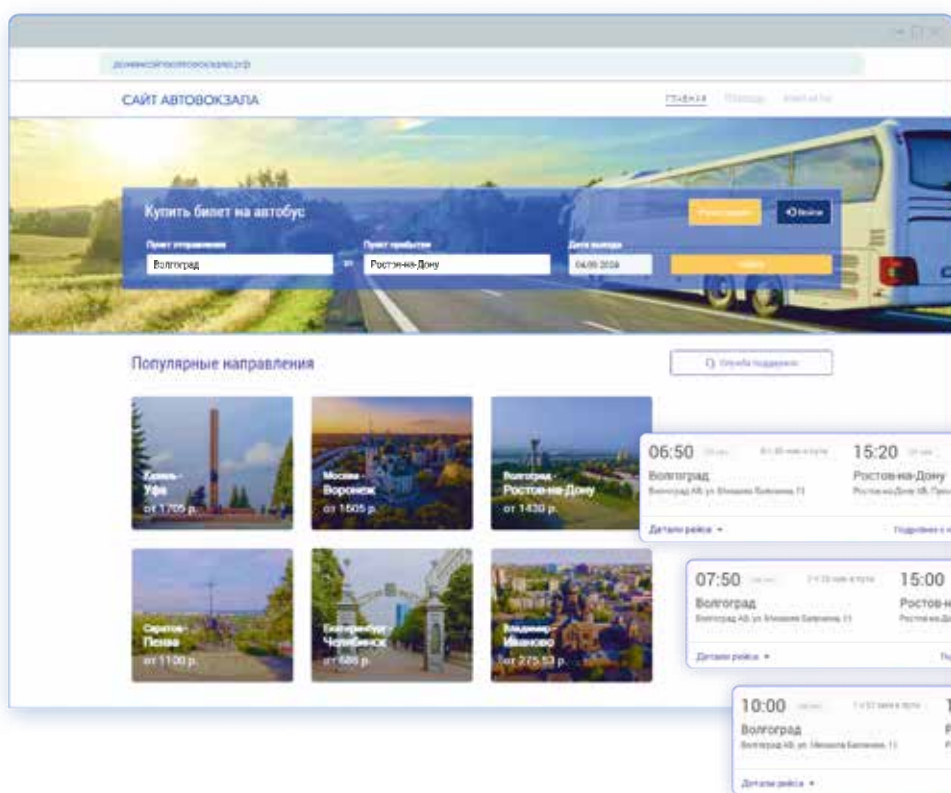
Это лишь малая часть доработок, которые мы реализовали совместно и для наших партнеров. Мы активно развиваем наше решение, чтобы предоставить и партнерам, и их пассажирам уникальный сервис.

Мы не просто разрабатываем сайт для автовокзала, мы комплексно подходим к созданию большого профессионального решения, которое поможет специалистам автовокзала упростить задачи, выполнять работу эффективнее и профессионально решать любые профильные вопросы.

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

10 преимуществ

сайта для автовокзала, о которых
вы не знали



Нам доверяют **40+** автовокзалов России

Популярные направления

Направление	Цена
Волгоград - Ростов-на-Дону	от 1430 р.
Волгоград - Москва	от 1605 р.
Волгоград - Воронеж	от 1705 р.
Волгоград - Саратов	от 1100 р.
Волгоград - Челябинск	от 680 р.
Волгоград - Иваново	от 275.53 р.

Время	Откуда	Куда	Цена
06:50	Волгоград	Ростов-на-Дону	1540 руб.
07:50	Волгоград	Ростов-на-Дону	1430 руб.
10:00	Волгоград	Ростов-на-Дону	1650 руб.

1. Оповещения об отмене рейса
 2. Регистрация чеков онлайн-кассы
 3. Интеграция с любой АСУ
 4. Кастомные отчеты и процессы
 5. Системы мониторинга ошибок
- + 5 других инструментов, помогающих эффективно решать любые профильные вопросы

БЕЗБАРЬЕРНАЯ ОПЛАТА ПРОЕЗДА В КОСТРОМЕ

26 января 2025 года в Костроме состоялся официальный запуск новой системы оплаты проезда по геопозиции в мобильном приложении 2ГИС. Этот проект стал важным шагом в цифровой трансформации транспортной отрасли и был реализован благодаря тесному взаимодействию федеральных, региональных органов власти и бизнеса. В мероприятии принял участие заместитель Министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Владимирович Баканов, отметивший стратегическое значение внедрения таких решений для всей страны.



Максим Исаев,
руководитель рабочей группы
по вопросам цифровой трансформации
отрасли Общественного совета
при Минтрансе России

Внедрение проекта велось при участии регионального оператора «Аргус-Сервис», который выступил не только техническим партнером, но и координатором между региональными органами власти, перевозчиками и разработчиком решения. Благодаря профессионализму и гибкому подходу команды «Аргус-Сервис» удалось обеспечить полноценную интеграцию решения с действующей городской транспортной инфраструктурой.

Главной особенностью новой системы является ее удобство: пассажиру не требуется покупать билет заранее или использовать транспортную карту. Достаточно установить мобильное приложение 2ГИС, авторизоваться и привязать бан-

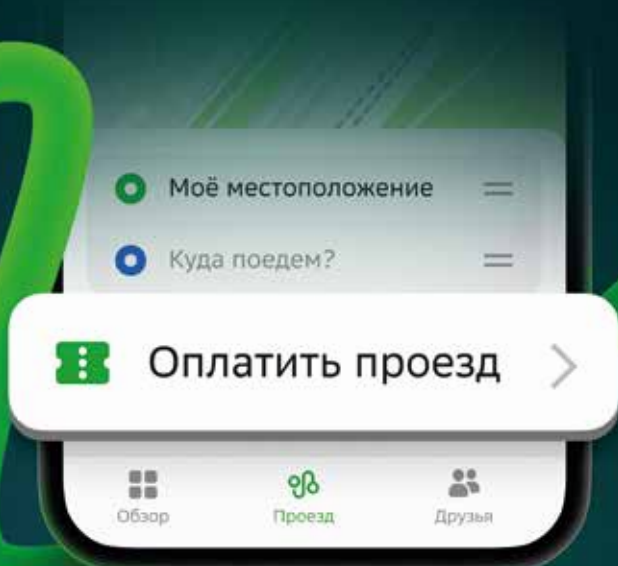
Вадим Слюсаренко, руководитель Регионального навигационного информационного центра Костромской области «Аргус-Сервис»:



«Все внедряемые на территории города Костромы новшества в сфере транспорта, в том числе оплата проезда через мобильное приложение 2ГИС, направлены на повышение качества пассажирских перевозок и удобство пассажиров. Рады отметить, что новый способ оплаты проезда получил признание и высокую оценку горожан, его востребованность у пассажиров стабильно растет, что говорит о качестве и доступности сервиса».



Оплата проезда в приложении



ковскую карту при первичной оплате. При посадке в транспорт приложение автоматически определяет транспортное средство, маршрут следования и рассчитывает стоимость поездки. После подтверждения оплаты формируется электронный билет с QR-кодом, который можно предъявить при контроле.

Тестовая эксплуатация в Костроме стартовала 26 декабря 2024 года и продлилась ровно месяц. В течение этого периода специалисты «Аргус-Сервис» совместно с разработчиком цифрового решения в ежедневном режиме анализировали все возможные сценарии использования – от нестандартных маршрутов до особенностей работы геолокации в плотной городской застройке. Такой формат позволил обеспечить максимально корректную и понятную для пассажиров работу сервиса на момент официального запуска.

Сервис уже на старте обладает мультимодальностью и универсальностью! Система разработана таким образом, чтобы работать на всей территории Российской Федерации. Это означает, что в дальнейшем пассажир сможет



пользоваться единым принципом оплаты как в «домашнем» регионе, так и в любом другом городе страны, где будет внедрено данное решение. Такой подход закладывает основу для создания единой цифровой платформы мобильности.

Приложение 2ГИС уже сейчас насчитывает около 30 миллионов активных пользователей по всей стране, обладает высокой степенью доверия аудитории и регулярно используется для построения маршрутов, поиска остановок и расписаний. Интеграция функции оплаты проезда в привычный для миллионов пользователей сервис делает использование нового решения интуитивно понятным и доступным без необходимости установки дополнительных приложений.

Проект в Костроме стал первым в череде масштабных внедрений. Уже сегодня ведется активная работа с другими регионами, и в ближайшие месяцы планируется запуск в десятках городов России. Новый сервис открывает перспективы для глубокой трансформации пассажирского транспорта: от повышения прозрачности платежной системы до улучшения пользовательского опыта.

Запуск оплаты проезда по геопозиции в приложении 2ГИС – это не просто технологическая новинка, а важный шаг в сторону умного, доступного и гибкого общественного транспорта будущего. И именно в Костроме, благодаря слаженной работе всех участников проекта, этот шаг был сделан уверенно и с прицелом на всю страну.



ЦИФРОВЫЕ СЕРВИСЫ ДЛЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПОЕЗДОК

Подводя итоги 2024 года, Министр транспорта Российской Федерации Роман Старовойт среди основных цифровых достижений назвал сервисы для пассажиров: мультимодальные пассажирские перевозки и электронные билеты.



Алексей Остренин,
генеральный
директор
ООО «Датапакс»

Пассажирские сервисы в мобильном приложении

Большинство современных пассажирских сервисов предоставляется пассажирам через мобильные приложения.

В России работают десятки транспортных приложений, преимущественно российских разработчиков. Среди них есть универсальные приложения, которые действуют во многих субъектах Федерации, такие как Яндекс Карты, 2ГИС или Bustime.

Кроме того, каждый субъект Российской Федерации внедряет, как правило, собственное приложение, которое интегрируется с региональным транспортным комплексом. Это соответствует распределению полномочий между федеральными и региональными органами власти, согласно которому организация транспортного обслуживания населения относится к ведению того органа власти, который непосредственно управляет конкретной территорией. Так, транспортное обслуживание в субъекте Российской Федерации находится в компетенции органов государственной власти данного субъекта.

Эффективность и комфорт мультимодальных перевозок

Мультимодальные пассажирские перевозки отражают комплексный подход к организации перемещения пассажиров с использованием нескольких видов транспорта в рамках единой системы. Такой подход становится все более популярным благодаря своей гибкости, удобству и эффективности.

Удобство и выгоды для пассажиров:

- упрощение планирования поездок;
- оптимизация маршрутов;
- минимизация времени на покупку билетов и пересадки;
- легкая адаптация к изменениям расписания, задержкам или другим непредвиденным обстоятельствам;
- сокращение времени в пути;
- минимизация расходов за счет использования экономичных видов транспорта и оптимальных тарифов.

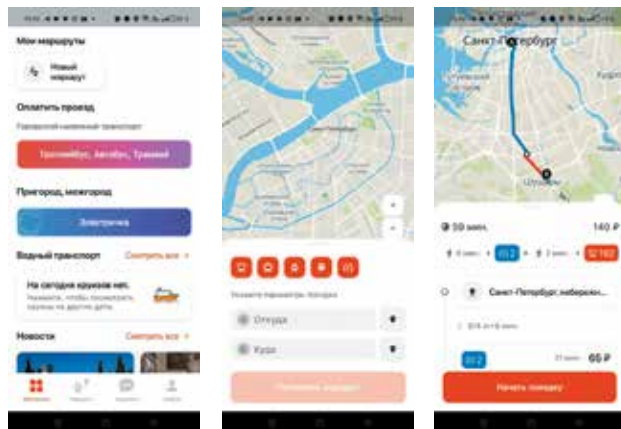
Для их реализации требуется дальнейшее развитие технологий, комплексное планирование, координация между различными видами транспорта и унификация правил.

Что непосредственно и в первую очередь нужно пассажирам для осуществления мультимодальных поездок – это мобильное приложение, в котором интегрируются все необходимые цифровые сервисы. Такое приложение становится «одним окном» в общественный транспорт.

Не только наземный городской транспорт

В современных транспортных приложениях объединяются различные виды транспорта.

Сегодня они включают уже не только наземные городские транспортные средства (автобусы, электробусы, троллейбусы, трамваи), но и водный транспорт, и метро, и пригородные электропоезда.



Экраны мобильного приложения «Транспорт+», Санкт-Петербург. На экранах видно, что приложение работает с наземным городским транспортом, метро, электричками и водными круизами

Единый инструмент оплаты проезда

Возможность покупки билетов на разные виды транспорта в одном мобильном приложении обеспечивается современными технологиями оплаты проезда, и в первую очередь – безбарьерной системой оплаты с использованием геолокации смартфона пассажира.

Разработка технологии началась в 2022 году в ходе НИОКР Минтранса России, основным разработчиком стала наша компания – «Датапакс». Внедрения стартовали весной 2023 года в Тверской и Ярославской агломерациях, и на сегодняшний день технология работает также на городском транспорте Санкт-Петербурга, Казани, Нижнего Новгорода, Ижевска, Курска, Костромы, а кроме того – в пригородных электропоездах Казани, Нижнего Новгорода и Калининграда.

Внедрение оплаты по геолокации осуществляется на основе лицензии, безвозмездно передаваемой в субъекты Федерации Ситуационно-информационным центром Минтранса России. Количество всех оплат

по геолокации уже в первых числах февраля 2025 года превысило 11 млн!

Цифровые льготы

Следующий шаг в развитии сервиса оплаты проезда в мобильном приложении – внедрение автоматического применения транспортных льгот.

Разработанный нами сервис автоматизации льгот уже интегрирован с федеральной Автоматизированной информационной системой управления льготными и субсидированными перевозками (АИС УЛСП). В настоящее время, с сентября 2024 года, сервис участвует в проведении правительственного эксперимента (согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 20.04.2024 г. № 509) по предоставлению студентам транспортных льгот в электронном виде. С 1 марта к льготным категориям – участникам эксперимента присоединились многодетные семьи.

Информирование пассажиров и другие сервисы

Проактивная поддержка мультимодальных поездок включает информирование пассажира об условиях и ходе его поездки, а в случае необходимости – также о непредвиденных обстоятельствах: чрезвычайных ситуациях, изменениях в маршрутах и расписаниях, задержках каких-либо видов транспорта, альтернативных способах завершения поездки. Важен и сбор обратной связи от пассажиров, который помогает ощутимо улучшить качество перевозок.

Комфортность поездки для пассажира может не в последнюю очередь складываться из, казалось бы, «посторонних» сервисов – таких как счастливый билет в Санкт-Петербурге. Здесь каждый пятый билет, приобретенный в мобильном приложении «Транспорт+» на любой вид транспорта, становится счастливым! Вместе с билетом пассажир получает уникальный рисунок петербургского художника. Можно собрать целую коллекцию картинок, созданных специально для «Транспорт+» – для себя или подарка друзьям, которым тоже интересны новые цифровые решения в современном пассажирском транспорте.

РАБОЧИЕ МЕСТА ДЛЯ СОВРЕМЕННО МЫСЛЯЩИХ ЛЮДЕЙ

В декабре в центральном офисе ГУП «Мосгортранс» состоялась встреча руководителей предприятия с научным руководством Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), участники которой обсудили перспективы сотрудничества, расширения образовательных проектов, формирования кадрового резерва и организации практической подготовки студентов.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс», врио заведующего кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ **Николай Асаул** заявил, что взаимодействие с вузом направлено на улучшение качества подготовки специалистов и обеспечение успешного трудоустройства выпускников.

«Мы воспринимаем МАДИ как кузницу кадров, где современно мыслящие люди могут реализоваться в структурах Мосгортранса практически по любому направлению образования

и профиля, который дает МАДИ. У нас есть для них рабочие места. Поэтому хотим наладить наше взаимодействие, чтобы уже с первого курса студенты могли проходить практику, чувствовать свою востребованность и постепенно ориентироваться на будущее направление работы», – сказал Николай Асаул. Он добавил, что обмен опытом и знаниями преподавательского состава вуза с подразделениями московского транспорта позволят вывести на новый уровень работу всего транспортного комплекса столицы.





Артем Ажгиревич и Николай Асаул

Ректор МАДИ **Артем Ажгиревич** подчеркнул, что надо начинать профильное образование еще со школы. Это поможет детям как можно раньше понять свое призвание.

«Современная молодежь задумывается о своем будущем, поэтому уже со школьной скамьи нужно начинать совместную работу над формированием будущих специалистов. Важно привлекать и мотивировать их, чтобы выпускники были подготовлены к работе на предприятии после окончания вуза. В процессе развития транспортной сферы необходимо активно использовать передовые методы и концепции, а также привлекать молодых специалистов с высокой квалификацией и создавать для них возможности для профессионального роста», – сказал Артем Ажгиревич.

Первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» **Алексей Бакирей** представил перспективы сотрудничества, описав ключевые направления деятельности предприятия. И. о. первого заместителя генерального директора ГУП «Мосгортранс» **Артем Гришин** подробно рассказал о курируемых направлениях и планах сотрудничества, включая еженедельные встречи студентов с руководителями Мосгортранса, экскурсии, подготовку специалистов, совместные исследования и проекты повышения квалификации.

Заместитель проректора по образовательной деятельности – начальник управления учебной работы МАДИ **Владимир Татаринов** ознакомил участников с созданием новых институтов



Максим Коновалов, заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс»

в университете и разработкой новой основной профессиональной образовательной программы, отражающей современные тренды в транспортных технологиях. О своих факультетах рассказали декан факультета управления **Юлия Короткова**, декан факультета логистики и общетранспортных проблем **Сергей Филатов** и декан факультета автомобильного транспорта **Александр Груздев**.

Представители МАДИ отметили, что вуз специализируется на кадровых потребностях своих партнеров. Миссия МАДИ – подготовка высококвалифицированных кадров для выполнения ключевых задач. В свою очередь, Мосгортранс активно занимается установлением профильных связей и развитием кадрового потенциала, предоставляя будущим специалистам возможность начать карьеру в передовой компании. Предприятие внедряет цифровые сервисы, обновляет подвижной состав и модернизирует инфраструктуру. Это открывает широкие перспективы для роста и самореализации в динамично развивающихся направлениях.

Артем Ажгиревич подвел итоги встречи, отметив, что она стала еще одним шагом к пониманию возможностей и потребностей транспортных предприятий и высших учебных заведений. В будущем такие встречи позволят оценить проделанную работу и определить дальнейшую стратегию, основываясь на достигнутых результатах.

*По материалам ГУП «Мосгортранс», МАДИ
Фото: ГУП «Мосгортранс»*

УСТОЙЧИВЫЕ ГОРОДСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

27 января в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) в рамках 83-й международной научно-методической и научно-исследовательской конференции МАДИ прошла секция «Развитие устойчивых городских транспортных систем на международном и национальном уровнях: вызовы и возможности».

Секцию, которую посетили в очном формате более ста студентов, аспирантов и специалистов транспортной отрасли, открыл врио заведующего кафедрой «Автомобильные перевозки» МАДИ, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» **Николай Асаул**.



Николай Асаул

Он познакомил участников с образовательными программами Мосгортранса для школьников, абитуриентов, студентов, выпускников и сотрудников предприятия:

- Программа «Карьерный маршрут», которая охватывает ребят с 4-го класса школы до выпускников вузов и молодых специалистов. Она также включает стажировку студентов вузов и ссузов и позволяет набираться опыта и эффективно совмещать работу с учебой.
- Клуб профессионального и личностного роста «Новое поколение» для детей сотрудников с 4-го по 9-й классы. Члены клуба участвуют в семейных праздниках, экскурсиях на территории филиалов Мосгортранса, познают профессию через уроки с водителями.

- Повышение квалификации сотрудников в ведущих транспортных вузах столицы и Корпоративном университете Транспортного комплекса по различным программам.

Николай Асаул провел пленарную дискуссию по основным направлениям развития автомобильного транспорта, цифровизации пассажирских перевозок, обновлению подвижного состава, контрольной деятельности, развитию опорной сети остановочных пунктов и рельсового каркаса.

С обзорным докладом «Развитие общественного транспорта в России» выступил первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран**.

«Никакие деньги и новый подвижной состав не решат в регионе вопрос организации достойного транспортного обслуживания населения, если нет твердой и уверенной позиции руководителя региона, а также реального лидера — исполнителя транспортной реформы с высокопрофессиональной и целеустремленной командой его соратников — транспортников», — отметил он.

В своем выступлении Борис Лоран уделил большое внимание федеральной программе модернизации городского электрического транспорта и применению концессионных механизмов. Он выделил три проекта, ставших победителями и призерами XI Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения», торжественное вручение которой состоялось 21 нояб-



ря, в заключительный день XVIII Международного форума и выставки «Транспорт России», прошедших в рамках «Транспортной недели»:

- проект «Цифровое трамвайное депо «Верхнепышминский трамвай» (ООО «Группа Мовиста»), который победил в специальной номинации «Лучший общественно значимый проект в сфере транспорта»;
- проект «Трамвай «Невский» (ООО «ПК Транспортные системы»), одержавший победу в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники»;
- проект «Модернизация трамвайной сети в г. Курске» (ООО «Мовиста Регионы Курск»), занявший второе место в номинации «Лучшее решение в области пассажирского транспорта».

Генеральный директор ОАО «НИИАТ» **Валерий Машков** напомнил, что в этом году его институту исполняется 95 лет. За эти годы в НИИ выполнены сотни научных и конструкторских работ, и в настоящее время он играет ведущую роль в развитии автотранспортного комплекса страны. Одна из последних разработок – система контроля и надзора безопасного использования средств индивидуальной мобильности в городских условиях, позволяющая фиксировать СИМ и выявлять нарушения в автоматическом режиме.

Заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» **Максим Задремайло** познакомил участников конференции с основными направлениями деятельности Росавто-

транса и подчеркнул стремление оказать положительное влияние на динамику развития транспортного комплекса страны. Он рассказал об апробации системы контроля пассажирских перевозок и о текущем этапе разработки пилотного проекта онлайн-тахографии в сфере грузовых и пассажирских автоперевозок.

Также в дискуссии приняли участие начальник территориального отдела государственного автодорожного надзора по городу Москве МТУ Ространснадзора по ЦФО **Андрей Артемов**, заместитель начальника территориального отдела государственного автодорожного надзора по городу Москве МТУ Ространснадзора по ЦФО **Александр Недодара**, директор ГБУ «МосТрансПроект» **Владимир Титов**, научный руководитель ГБУ «МосТрансПроект» **Виктор Гришин** и начальник отдела специальных задач управления моделирования инновационного центра «Безопасный транспорт» **Андрей Скобелев**.

Всего в рамках пленарного заседания и подсекций по пассажирским и грузовым транспортным технологиям участники конференции услышали 42 доклада, представляющих практический интерес для транспортных и научных организаций страны.

По материалам t.me/ets_russia, t.me/asaul_n,
t.me/rosavtotransport
Фото: МАДИ

КАК ВЕРНУТЬ ЛУЧШИХ ВЫПУСКНИКОВ ШКОЛ ЗА ПАРТЫ ВУЗОВ

В своей работе со студенческими отрядами и отрядами подростков я уделяю большое внимание постоянно меняющейся системе образования и, анализируя все перемены и тенденции, формирую те или иные подходы к выполнению основных задач РСО. А войдя в Комиссию по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России, я уже два года погружен в изменения на более экспертном уровне, получая очень большой массив информации, прежде всего, в сфере транспортного образования, да и в целом инженерии и естественных наук. И тенденции довольно настораживающие.



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

Стимулом к написанию этой статьи стало «интересное» сообщение в СМИ, а также мое участие в работе форума Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) «Время молодых», куда был приглашен как эксперт и общался с представителями профсоюзных организаций железнодорожных вузов страны.

Высшая школа экономики при поддержке Минобрнауки представила ежегодный мониторинг, в котором зафиксированы некоторые изменения в приемной кампании. Данные исследования гласят: «По итогам приемной кампании 2024 года

доля зачисленных на инженерные направления подготовки достигла 41% от общего приема, а все топ-10 направлений, где возрос средний балл ЕГЭ, можно отнести к инженерным. Совокупный прием за год вырос на 7%. Причем рост наблюдается как среди бюджетников, так и среди обучающихся на коммерческой основе».

Давайте разбираться. Во-первых, выводы представлены в процентах от общей доли зачисленных в этом году. А что в целом с набором в вузы? Ведь демографическая яма углубляется, и мы просто видим снижение численности молодежи. Это, несомненно, могло бы привести

к изменению процента приема в какую-то сторону, в частности и в сторону инженерных профессий. Но тут появляется странная приписка про то, что рост касается и «коммерческого приема», в большинстве вузов страны он рухнул практически до нуля по программам именно высшего образования. Именно это натолкнуло на мысль о том, что, скорее всего, представленная в отчете статистика включает весь контингент университетских комплексов.

Последние годы государство значительно изменило подходы к среднему профессиональному образованию. Впервые в современной истории активно начали популяризировать именно среднее образование, создавая разные преференции для выпускников школ, чтобы они сделали выбор в пользу колледжей. Огромный толчок к этому движению дала ситуация на рынке труда, когда, наконец-то, **человек труда стал зарабатывать достойные деньги**, и, как следствие, большая часть молодых людей стала выбирать именно среднее профессиональное образование и во многом именно техническое.

Данная тенденция максимально быстро дала знать о проблеме и качестве набора абитуриентов в вузах. Практически во всех технических, да и медицинских, педагогических и других образовательных учреждениях начали огромное внимание обращать на среднее профессиональное образование в рамках своих университетских комплексов. По-простому, они стали развивать на своей базе **факультеты среднеспециального образования** и свои колледжи, входящие в состав комплекса на правах филиалов или факультетов.

Именно эти подразделения вузов отмечаются взрывным ростом поступающих молодых ребят. К тому же этому способствует программа «Профессионалитет», благодаря которой реконструируется материальная база колледжей с привлечением средств государства и ключевых работодателей (надо отметить, в программе «Профессионалитет» доля колледжей на базе вузов сегодня очень значительна).

Что в итоге. Общий контингент студентов в университетских комплексах растет, включая и коммерческий набор, однако состав качественно меняется. Количество студентов, обучающихся по программам высшего образова-

ния, уменьшается, а по программам среднего профессионального – растет. Вот, как мне кажется, в чем разгадка этих «интересных» цифр.

Что же происходит среди абитуриентов (выпускников школ) и какие далеко идущие последствия это может иметь.

Сегодня контингент обучающихся во многих колледжах сильнее, чем в вузах. Множество ребят, которые, по моим ощущениям, должны учиться в вузе, выбирают колледж. Задаю им прямой вопрос: «Почему вы поступили в колледж, вы же отличники были в школе и максимально готовы получать высшее образование?»

Ответы как под копирку:

- «Я очень переживал из-за ЕГЭ, а так как колледж берет по аттестату, мы с родителями решили идти в колледж, чтобы не нервничать и не тратить деньги на репетиторов!»
- «Мне школьные учителя посоветовали не идти в вуз, так как я не очень готов к ЕГЭ и могу испортить показатель школы...»
- «Я решил отдохнуть свое последнее лето без стресса и не пошел на ЕГЭ».
- «Так там условия интереснее, и зачем мне терять пять лет – я за 2,5 года («Профессионалитет») уже выйду на работу».
- «Меня учителя еще с 7-го класса агитировали идти после 9-го в колледж, чтобы быстрее стать взрослым».

Это прямые цитаты! И в целом, для выравнивания ситуации на рынке труда, очень круто, что в СПО идут талантливые ребята, для промышленности и бизнеса в краткосрочный момент это даже необходимо... Но!

Но что в итоге мы видим. Средний балл школьного аттестата студентов СПО во многих колледжах выше, чем у первокурсников вузов... И это беда для системы государственного и бизнес-управления, которая настигнет нас уже через 5–10 лет! Кого мы получим при выпуске из вузов?

Общаюсь с преподавателями вузов и ссузов и получаю прямое доказательство этому:

- Преподаватель вуза: «Ко мне приходят первокурсники, которые набрали минимальный балл по ЕГЭ, они не умеют даже пользоваться калькулятором. Я вынужден возвращаться

в 7-й класс. Вынужден учить их считать дробью. Я молчу про синусы и косинусы. И я уверен, что больше 80% из них не доучатся до третьего курса, они не умеют учиться самостоятельно, нет мотивация к учебе».

- Преподаватель колледжа: «Ребята пришли уникальные, у меня есть группы, которые уже сегодня я бы перевел на выпускной курс, работал бы с ними только по профессиональным компетенциям. Они сами учатся, качество докладов, презентаций и выступлений наилучшее за многие годы. У меня в одной группе собрано 27 человек, ребята со средним баллом школьного аттестата 4,82, я у них многому учусь».

Вот он, поворот! Что мы получим через 5 лет? Полный провал по инженерно-техническому персоналу? Кто будет организовывать новые производства, кто придет на высокотехнологические рабочие места? О каком технологическом прорыве, о каком инженерном суверенитете мы можем говорить, если конструкторов и инженеров готовим не из лучших, а из тех, кто просто натыкал на ЕГЭ на 30 баллов из 100?

Мне кажется, пора громко кричать об этом.

Вернемся к статистике, в которой говорится, что вырос коммерческий прием. Он тоже касается именно части факультетов СПО. Как это произошло? Очень просто: места ребят, которые с самого детства знали, что пойдут в колледж, которые учились в школе «кое-как», заняли отличники, которые не пошли на ЕГЭ. Их аттестат открыл им двери всех колледжей, и они заняли практически весь бюджет.

Что делать «балбесам»? К ЕГЭ они вообще не готовились, и выход только один – коммерческое обучение на СПО. И тут они выбирают уже наиболее титулованные колледжи, которые, по сути, и являются частью университетских комплексов и имеют доступ для студентов к инфраструктуре и преподавательскому составу головного вуза. А также наиболее высокооплачиваемые рабочие профессии сегодня – именно технические.

Отдельно нужно затронуть и социально-экономический аспект этой ситуации: для большинства семей, которые были уверены, что их ребенок, окончив школу «по способностям»,

без проблем попадет в колледж, путь на коммерческое обучение становится не просто сюрпризом, а огромной проблемой, ведь многие из этих семей относятся к малообеспеченным и дополнительная материальная нагрузка для них зачастую проблематична.

Все это сильно меняет и нашу работу по формированию студенческих отрядов. Мы активно идем в колледжи, где еще три года назад нас практически не было, отряды из колледжей (несмотря на то, что их участники могут выезжать в сезон, по сути, лишь один раз (из-за возраста) начинают забирать знамена у отрядов вузов). И сегодня все штабы РСО должны обратить свое внимание именно на СПО и начать работать с этой аудиторией, меняясь под ее запросы. И, конечно, создавать условия для трудоустройства несовершеннолетних, ведь именно в СПО их большинство.

В завершение поделюсь мыслью, которая мне не дает покоя уже два года. Зачем государство разделило отрасль на Министерство образования и науки и на Министерство просвещения? Как сделать конкуренцию за абитуриентов в такой конфигурации честной и равноценной?

Поясню. Сегодня в руках Министерства просвещения и школы, и колледжи, и вся система с 7-го класса всех школьников (косвенно, а иногда и довольно безапелляционно) подталкивает к поступлению в систему среднего профессионального образования, решая вопрос набора именно Минпросвещения! А Министерство образования должно стоять в сторонке, смотреть и надеяться, что молодой школьник сам решит идти к ним, взяв на себя ответственность за свое будущее. По сути, разбалансировка именно в этом.

И, конечно, инструмент ЕГЭ, который, как дамоклов меч, висит над школьниками с 9-го класса (тут я точно знаю, у меня сын поступил на первый курс), превратился в этакое страшилище. Многие учителя раскручивают этот миф и, по сути, отговаривают ребят от поступления в вуз, снимая с себя обязательства по подготовке и занимаясь псевдосбережением имиджа школы в мифическом рейтинге. Что остается? Молодой абитуриент идет в колледж, имея потенциал намного больший, но за него «решила школа».

Фото: РОСПРОФЖЕЛ

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

Практикум

Транспорт

МОСКОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНО - ДОРОЖНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ



@ ets_russia

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



@ ap_madi

В РАМКАХ ПРОЕКТА
В ФОРМАТЕ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИЙ
ПРОХОДЯТ ТЕМАТИЧЕСКИЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ЗАНЯТИЯ

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

ВСЕХ НУЖНЕЕ И ДОРОЖЕ

Всероссийская акция «Российский детский Дед Мороз» завершилась, принеся новогоднее настроение людям по всей стране. Более 217 тысяч детей, участников «Движения Первых», в костюмах Деда Мороза и Снегурочки поздравили свыше 275 тысяч взрослых, которые встречали праздники на рабочих местах. С 30 ноября по 14 января по всей России прошло более 50 тысяч мастер-классов по изготовлению новогодних подарков и открыток.



Всего в акции приняли участие более 670 тысяч человек. «Российский детский Дед Мороз» стал знаком признательности тем, кто трудится, обеспечивая безопасность, комфорт и мирную жизнь граждан, даже в праздничные дни. Акция не только дарит радость, но и знакомит детей с различными профессиями, воспитывая уважение к труду. Этот масштабный проект способствует укреплению традиционных ценностей, межпоколенческих связей, развитию творческих способностей и формирует чувство сопричастности к общему делу, оставляя теплые воспоминания у всех участников.

«Акция «Движения Первых» «Российский детский Дед Мороз» собрала в этом году рекордные 670 тысяч участников. Наши ребята поздравили с зимними праздниками представителей тех профессий, кто трудился в новогодние выходные. Для нас было особой честью поддержать волонтеров, которые ликвидируют последствия экологического бедствия на Черноморском побережье. Их самоотверженный труд – лучший пример служения обществу и будущему страны для юных участников «Движения Первых». Такие акции, как «Российский детский

Дед Мороз», воспитывают в ребятах уважение к людям труда, профессиям и общественно значимой деятельности. Они помогают объединить наше общество, стать единой семьей, где ценят вклад каждого в общее дело развития страны», – отметил председатель правления «Движения Первых», Герой России **Артур Орлов**.

Вплоть до старого Нового года юные Деда Морозы и Снегурочки во всех регионах страны поздравляли военнослужащих, пожарных, врачей, спасателей, работников коммунальных служб, курьеров, сотрудников вокзалов, аэропортов и метро. Для ребят заранее были организованы мастер-классы по изготовлению подарков и открыток, которые впоследствии отправились к своим получателям. По всей стране прошло более 50 тысяч мастер-классов. Каждый смог проявить свой творческий потенциал и совершить добрый поступок. Так, в Оренбургской области для «Первых» организовали мастер-класс по вязанию ангелов. Созданные детьми игрушки были переданы участникам акции «Российский детский Дед Мороз» и подарены детьми бойцам ПВО, а также бортпроводникам и пилотам авиакомпании «Россия».

«Движение Первых» проводит замечательную, добрую акцию. Ребята поздравляют взрослых, которые выполняют очень важную работу и трудятся даже в новогоднюю ночь. Маленькие Дед Мороз и Снегурочка не обошли стороной нашу авиакомпанию, их поздравления зарядили позитивными эмоциями наших пилотов и бортпроводников надолго вперед. Это не просто слова, это поддержка для всех,



кто встречает праздник не в кругу семьи», – подчеркнул генеральный директор авиакомпании «Россия» **Ян Бург**.

Лидерами по вовлеченности участников в акцию «Российский детский Дед Мороз» стали Ростовская область, Новосибирская область, Челябинская область, Удмуртская Республика, Московская область, Оренбургская область, Омская область, Забайкальский край, город Москва и Алтайский край.

Юные Деда Морозы и Снегурочки вручали взрослым подарки, сделанные своими руками, читали стихи и пели новогодние песни. В благодарность взрослые проводили для ребят экскурсии по предприятиям и офисам компаний, рассказывали о своих профессиональных обязанностях и делились историями о работе в праздничные дни. «Первые» подарили подарки и новогоднее настроение машинистам и проводникам поездов, пилотам и бортпроводникам самолетов, а также сотрудникам аэропортов, железнодорожных вокзалов, метрополитена.

«Для многих из нас, работников РЖД, Новый год часто начинается не дома, а в пути, с пассажирами. Поэтому, когда мы с коллегами

получили искренне сделанные своими руками подарки и теплые слова от ребят из «Движения Первых», они не просто наполнили наши сердца радостью, но и верой в чудо, которое неподвластно расстояниям и трудностям. Каждый такой подарок – это не просто вещь, а частичка добра и надежды, которая делает наше служение людям еще более значимым. Понимание того, что ты не один, что о тебе помнят и ждут, помогает нам преодолевать любые трудности. Акция подарила всем нам новогоднее настроение, создала атмосферу единства и веры в чудо, которое обязательно сбудется, если мы будем творить добро и поддерживать друг друга. Спасибо всем участникам акции за этот трогательный момент!» – сказал начальник высокоскоростного поезда «Сапсан» **Станислав Смирнов**.

Ежегодную акцию «Российский детский Дед Мороз» движение запустило в декабре 2022 года. Она направлена на популяризацию социально значимых профессий и специальностей, представители которых исполняют свой профессиональный долг в период новогодних праздников. Дети получают возможность совершить добрый поступок для людей стар-

шего поколения и учатся уважительно относиться к труду и профессиональному долгу. За это время в акции приняли участие почти 1,5 млн жителей России. Подарки, подготовленные руками детей, помогли создать праздничное настроение и напомнили взрослым, что Новый год – это, прежде всего, время чудес и исполнения желаний.

О движении

Общероссийское общественно-государственное движение детей и молодежи «Движение Первых» – крупнейшее в Российской Федерации сообщество детей, подростков и взрослых, объединяющее государственные и общественные институты для формирования единой воспитательной среды школьников и студентов профессиональных образовательных организаций. Участниками «Движения Первых» являются более 9,6 млн человек. На регулярной основе в 89 регионах России работают свыше 49 тыс. первичных отделений. В 2024 году мероприятия движения охватили более 10 млн человек.

Пресс-служба «Движения Первых»



ОСНОВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

Формирование патриотической и антикоррупционной культуры среди молодежи требует комплексного подхода, включающего в себя образовательные, воспитательные, информационные, правовые, социальные, психологические, межкультурные и инновационные аспекты. Их активно развивает государство и ряд крупных компаний.



Леонид Митьковский,

заместитель руководителя подразделения по антикоррупционной пропаганде Центра по организации противодействия коррупции ОАО «РЖД», заместитель председателя Комиссии по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России

В холдинге «РЖД» на протяжении многих лет успешно работают с сотрудниками компаний. Системное внедрение новых подходов и разработка новых проектов позволяют своевременно реагировать на поступающие вызовы.

С начала специальной военной операции многие общественные организации, крупный и малый бизнес, простые граждане стали активно участвовать в оказании посильной помощи участникам и их семьям. Наша компания не осталась в стороне. Например, было принято решение о проведении мероприятий по формированию патриотической культуры и привлечению внимания к вопросам неприятия коррупции в холдинге «РЖД» совместно с проектом «Вяжем-Нашим.РФ» под названием «Честная среда».

В ходе встреч участники в свободное после работы время обучаются технике плетения маскировочных сетей и правилам антикоррупционного поведения в компании. Им транслируются образовательно-информационные ролики, поднимаются для обсуждения вопросы

неприятия коррупции и любви к Родине. Партнеры проекта «Вяжем-Нашим.РФ», со своей стороны, предоставляют все необходимые материалы, а далее готовые сети направляют в зону СВО.

В развитии проекта «Честная среда» участвовало несколько департаментов и филиалов ОАО «РЖД», но на постоянной основе самое активное участие принимают сотрудники Департамента экологии и техносферной безопасности, Правового департамента и издательского дома «Гудок». За шесть месяцев им удалось изготовить более 50 маскировочных сетей.

Я считаю, что реализация данного проекта, как одного из инструментов, позволит сформировать у молодежи устойчивые патриотические и антикоррупционные ценности, которые станут основой для развития гражданского общества, укрепления государственности и повышения качества жизни населения. В современном мире, где глобализация и цифровизация оказывают значительное влияние на все сферы жизни общества, это особенно актуально.

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

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

Все выпуски журнала доступны:

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

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

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

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

✉ apparat@osmintrans.ru



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



Партнерство с BlaBlaCar - это

- **35 000 000+** потенциальных пассажиров
- **Реклама**, рассылки и пуш-уведомления
- **Бюджет** на рекламное продвижение ваших рейсов
- Рост продаж у партнеров - участников Промо

Заключите договор* и опубликуйте ваши автобусные рейсы!

Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro

*Только официальные перевозчики, при предоставлении необходимых разрешительных документов

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:

