

#87 (октябрь–декабрь 2023)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ТРАНСПОРТ
РОССИИ



TRANSPORT OF
RUSSIA



«Транспортная неделя 2023»: к новой экономике транспорта 6



12 Общественный совет: открытое заседание



20 ГУП «Мосгортранс»: на лидирующих позициях



28 Общественный совет: выездное заседание

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

✉ apparat@osmintrans.ru



Общественный совет при Минтрансе России всегда открыт для решения вопросов развития транспортной отрасли. По указанным контактам можно задать вопросы, дать информацию, направить запросы и предложения по всем направлениям транспортного комплекса России. Подписывайтесь на информационный канал t.me/osmintrans, где размещаются актуальные новости о деятельности Общественного совета при Минтрансе России.

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



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



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

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

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

Содержание



Состав экспертного совета отраслевого журнала «Российские Автобусные Линии»	2
Слово редактора	4
Тема номера	
К новой экономике транспорта	6
Формула движения	10
Отрасль и власть	
Ради максимального эффекта для отрасли	12
Архитекторы безопасности	16
Без права на ошибку	28
Общественный транспорт	
На лидирующих позициях	20
Социальная ответственность отрасли	
Лучшие водители в стране	26

Быстрые и аккуратные	30
Важная профессия	32
Транспортная безопасность	
Безопасность общественного транспорта и пешеходов на региональных трассах	34
Информационные технологии	
Новые сервисы для контролеров	36
8 преимуществ Авибуса, о которых вы, возможно, не знали	38
Парковочные системы и их роль в мобильности населения. Текущее состояние и перспективы развития	42
Отрасль и наука	
НИИАТ: новые приоритеты и амбициозные задачи	44

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ # 87 (октябрь-декабрь 2023)

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:
2023.transweek.digital, Сергей Величин,
ГУП «Мосгортранс», Евгений Юрин

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;

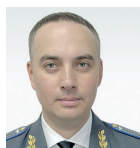
e-mail: info@rosbuslines.ru

*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.*

Подписано в печать 12.02.2024 г. Тираж: 4000 экз.

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

СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



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



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



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



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



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



Мороз Д. Г.,
декан Транспортного факультета
Московского политехнического
университета



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



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



Горовая Т. В.,
первый вице-президент Центра
стратегических разработок,
председатель Общественного
совета при Минтрансе России



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



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации транс-
портных инженеров



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



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского
объединения пассажиров



Ревко А. К.,
президент Тульского областного
союза транспортников



Карпов С. В.,
генеральный директор
ФБУ «Росавтотранс»



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



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



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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



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



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



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

ЛЮДИ ОЦЕНЯТ CITYMAX 9

Ситимакс 9. Реклама.



CITYMAX 9 — НИЗКОПОЛЬНЫЙ ГОРОДСКОЙ АВТОБУС

- Большая площадь низкого пола — 10 м²
- Общая пассажироместимость — 77 человек
- Две широкие двустворчатые двери
- Возможность перевозки маломобильных пассажиров
- Система автоматического наклона кузова для комфортного входа и выхода
- Две просторные площадки для стоящих пассажиров
- Цифровая система информирования



bus.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный

Дело
в движении





Борис Лоран,
главный редактор
журнала «Россий-
ские автобусные
линии», президент
Ассоциации «Единая
Транспортная
Система «Автобусные
Линии Страны»,
президент Ассоциации
«Развитие авто-
вокзалов страны»,
член правления
Российского авто-
транспортного союза,
член Координационно-
го совета представи-
телей автомобильного
и городского электри-
ческого транспорта
Минтранса России,
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



«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

Подводя итоги 2023 года, с уверенностью можно сказать, что он стал годом активной фазы развития общественного транспорта в регионах страны. Обновление подвижного состава, строительство новой транспортной инфраструктуры, новые принципы подготовки квалифицированных кадров – все это делалось во исполнение поручений Президента России Владимира Путина и реализации национального проекта. Ежегодно в стране автобусами, троллейбусами и трамваями перевозится более десяти миллиардов человек, плюс на метро три миллиарда и более миллиарда на пригородном железнодорожном транспорте.

Работа общественного транспорта находится в компетенции регионов. Какие-то регионы способны обеспечить рентабельность этого хозяйства, какие-то – нет, но, что особо подчеркнул Президент России, безусловно, нужно создавать качественные и доступные условия для поездок всех жителей, как в городах, так и в поселках, и в селах. Он отметил, что жизнь, реальная работа показывают, что дело далеко не только в финансовых средствах (хотя, конечно, без денег никуда не денешься, это очевидно): в огромной степени результат зависит все-таки от стратегического, комплексного подхода, от правильно выбранного вектора развития, от грамотных управленческих решений, в том числе от тесной увязки градостроительных и транспортных задач. Владимир Путин подчеркнул, что именно такой подход является во многом определяющим для успешной организации современного транспортного пространства, причем как в крупных агломерациях, так и в средних, и в малых городах.

В сегодняшнем номере мы много материалов посвятили соревнованиям водителей общественного транспорта. Конкурс водительского мастерства – это мощный инструмент поднятия корпоративного духа, создания благоприятной конкурентной среды среди сотрудников компании, в связи с чем достигаются такие цели, как повышение привлекательности компании для соискателей, повышение профессионализма и качественного состава кадров, развитие социальной и идеологической составляющих транспортной компании. Теперь несколько слов об Общественном совете при отраслевом министерстве. 13 ноября в Москве состоялась Всероссийская конференция «Информационная безопасность. Транспортная безопасность. Импортозамещение», которая была проведена по инициативе Общественного совета при Минтрансе России и при поддержке Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры и Министерства транспорта Российской Федерации. Конференция была включена в официальный график мероприятий «Транспортной недели 2023». Сам форум «Транспортная неделя 2023» стал темой сегодняшнего номера. Понимая, что печатное СМИ не передаст всю полноту прошедшего мероприятия, я предлагаю подписаться на Telegram-канал «Единая Транспортная Система» (t.me/ets_russia), где размещен большой объем информации, в том числе видео выступлений. Главное, что в этом канале вы можете прочитать о решениях ранее поднятых проблемных отраслевых вопросов.

Соболь NN ГОРОД ЭТО Я



- Трансформируемый салон
- Возможность увеличения багажного отсека
- Более 20 опций и зимний пакет в базовой комплектации
- Современные системы безопасности ABS и EBD
- Высокая маневренность – радиус разворота от 5,4 м
- Гарантия 4 года или 200 000 пробега

Реклама



st.tech

8-800-700-0-747
звонок по России бесплатный

Дело
в движении



К НОВОЙ ЭКОНОМИКЕ ТРАНСПОРТА

С 11 по 17 ноября в Москве проходила «Транспортная неделя» – главное ежегодное событие отрасли, цель которого – открытое обсуждение актуальных транспортных вопросов и укрепление отношений между представителями государственной власти и бизнес-сообщества.

Мероприятие проводится Министерством транспорта Российской Федерации с 2007 года, а с 2016 года – при поддержке Правительства Российской Федерации.

В рамках «Транспортной недели» с 14 по 16 ноября в Гостином дворе прошли форум и выставка «Транспорт России». В деловой программе форума приняли участие свыше 300 экспертов, которые обсудили самые актуальные вопросы и проблемы отрасли. Участниками выставки, миссия которой – продемонстрировать все лучшее, что есть в транспортном комплексе России, и определить пути дальнейшего развития отрасли, стали более 100 компаний-экспонентов.

«Транспорт России». День первый

Деловую программу форума открыла пленарная дискуссия «100 лет гражданской авиации. Переосмысливая прошлое – заглядывая в будущее». Ее участники выясняли, что представляет собой современная российская гражданская авиация и какой она будет завтра, возможно ли полное импортозамещение в отрасли, а также какие решения нужно принять для улучшения клиентского опыта.

Продолжил повестку форума круглый стол «Автомобильные перевозки пассажирским транспортом общего пользования: глобальные тренды развития», где обсуждались передовой опыт



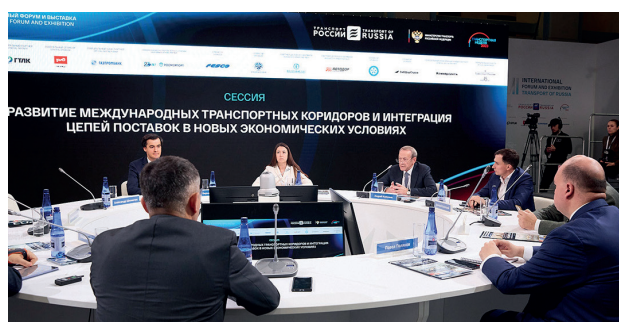


транспортного планирования, грузовые и пассажирские перевозки, в том числе между странами и в дотационных регионах, и совершенствование пассажирской техники.

На пленарной сессии «Данные на транспорте: от корпоративных проектов к национальной платформе» были подняты вопросы интеграции отраслевых данных различных государственных и корпоративных источников, национального и отраслевого регулирования владения и использования данных, развития цифровых логистических сервисов и транспортно-логистических платформ федерального уровня.

Ключевой темой VII ежегодной конференции BIM GENERATION 2023 стало развитие информационных технологий в дорожной отрасли. На конференции ведущие разработчики рассказали о краткосрочных и долгосрочных планах развития линейки программных продуктов.

В рамках сессии «Развитие международных транспортных коридоров и интеграция цепей поставок в новых экономических условиях», организованной Общественным советом при Минтрансе России, прошло обсуждение направлений интеграции цепей поставок в современных условиях внешнеэкономической деятельности, комплексных мер поддержки сферы транспортно-



логистических услуг, ключевых ограничений МТК, проходящих по территории РФ, развития Евразийской товаропроводящей сети.

Всего в первый день форума прошло 10 мероприятий, где участники обсудили энергетику и транспортную инфраструктуру, основные тренды научно-технической деятельности в дорожном хозяйстве, развитие международных транспортных коридоров и сотрудничество контрольно-надзорных органов государств Евразийского региона в реализации наилучших практик обеспечения безопасности на транспорте.

«Транспорт России». День второй

Второй день форума стартовал с делового завтрака «Реализация проектов логистических центров с использованием принципов ГЧП

в Забайкальском крае». Его участники обсудили, как опыт региона может быть использован для развития логистической инфраструктуры в целом, в чем заключаются факторы привлекательности Забайкальского края с точки зрения логистики и каковы перспективы развития приграничной транспортной инфраструктуры для проекта «Один пояс – один путь».

Продолжил программу круглый стол «Развитие логистической инфраструктуры и сервисов на трассах евразийских транспортных коридоров», где на обсуждение были вынесены актуальные вопросы развития железнодорожных контейнерных перевозок на евразийском пространстве, цифровые и логистические решения для развития мультимодальных перевозок, а также задачи создания национальной цифровой транспортно-логистической платформы в России и синергия мер в производственной, финансово-банковской и транспортно-логистической сферах для устойчивых решений в условиях трансформации внешнеэкономических связей.

Центральным событием второго дня, как и всего форума «Транспорт России», стала пленарная дискуссия «Россия 2035: к новой экономике транспорта». В ней приняли участие председатель Правительства РФ Михаил Мишустин, по-

мощник Президента РФ Игорь Левитин, первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов, заместители председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин и Дмитрий Чернышенко, Министр транспорта РФ Виталий Савельев, глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко, председатель совета директоров Транспортной группы FESCO Андрей Северилов и председатель совета директоров Группы компаний «Дело» Сергей Шишкарёв.

«Несмотря на санкционные вызовы, отрасль динамично движется вперед, обеспечивая надежное снабжение промышленного сектора, бизнеса и, что самое важное, наших людей всеми необходимыми товарами и услугами, – отметил в своем выступлении Михаил Мишустин. – В условиях формирования нового многополярного мира нам удалось достаточно быстро перестроить внешнюю торговлю, развернуть грузовые потоки на Юг и Восток. И важно завершить начатые системные преобразования. Для этого в течение ближайших лет на финансирование государственной программы развития транспортной системы в федеральном бюджете предусмотрено около 1,5 триллиона рублей ежегодно».



Он выделил шесть ключевых задач, которые в сегодняшних реалиях предстоит решить:

- поступательное наращивание провозной способности основных транспортно-логистических коридоров;
- укрепление связанности территорий и повышение возможностей для мобильности населения;
- повышение доступности перевозок;
- достижение полноценного технологического суверенитета;
- транспортная интеграция новых субъектов – Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей;
- подготовка квалифицированных кадров.

Перед пленарной дискуссией глава Правительства РФ вручил государственные награды работникам транспортного комплекса и совершил обход выставки.

В ходе посещения выставочного стенда ФГУП «Росморпорт» в режиме видеоконференции он принял участие в церемонии закладки кия мелкоосидающего ледокола на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе.

Также Михаил Мишустин ознакомился с выставочными стендами ОАО «Российские железные дороги», ФГКУ Росгранстрой, ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» и Российского университета транспорта.

На стенде Федерального дорожного агентства он по видеосвязи дал старт движению по автомобильным дорогам в Татарстане, Дагестане, Свердловской и Мурманской областях после реконструкции, а также по новым участкам автодороги М-12 в Чувашии и Татарстане.

Множество важных событий прошло и на других стендах. Так, на стенде ФКУ «Ространс-модернизация» состоялась торжественная церемония открытия после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Архангельска (Талаги) и аэропорта Черский в Республике Саха (Якутия). На церемонии присутствовал заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин.

«Транспорт России». День третий



16 ноября одним из первых мероприятий деловой программы форума стала пленарная дискуссия «Наука в движении: живые транспортные системы», в которой приняла участие официальная делегация КНР. На повестке дня стояли вопросы о том, как меняется наука в России в современных реалиях, что сегодня в приоритетах для транспорта, какие идеи зарождаются в лабораториях и умах ученых, но пока не стали частью транспортной системы, и каковы перспективы обеспечения отраслевого технологического суверенитета.

Также в этот день помощник Президента РФ, секретарь Госсовета Игорь Левитин совместно с руководителем комиссии Госсовета по направлению «Транспорт», главой Республики Бурятия Алексеем Цыденовым провели заседание комиссии Госсовета по направлению «Транспорт», на котором рассматривались вопросы состояния автомобильных дорог и безопасности дорожного движения в субъектах РФ.

Всего в третий день форума прошло 10 мероприятий, в том числе отраслевые конференции «Кадровый голод. Нехватка специалистов рабочих профессий на предприятиях железнодорожного транспорта. Пути решения проблемы» (организатор – Федеральное агентство железнодорожного транспорта), «Пассажирские перевозки по речным магистралям России: новый импульс развития» (организатор – Федеральное агентство морского и речного транспорта), «Беспилотные технологии в гражданской авиации: практика и перспективы развития» (организатор – Федеральное агентство воздушного транспорта) и панельная дискуссия «Транспортная безопасность: устойчивость к современным угрозам» (организатор – Департамент транспортной безопасности Минтранса России).

ФОРМУЛА ДВИЖЕНИЯ

14 ноября в Гостином дворе на полях форума «Транспорт России» состоялась торжественная церемония награждения победителей Национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения». В этом году лауреатами стали 10 проектов в восьми номинациях.

Премия «Формула движения» прошла в десятый раз. Она была учреждена в 2014 году Общественным советом при Минтрансе России и призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы.

Победителей определило жюри, в состав которого вошли представители отраслевых организаций, руководители научно-исследовательских институтов, транспортных вузов, инвестиционных и консалтинговых компаний.

Лауреатами премии стали:

- в номинации «Лучший инфраструктурный проект федерального значения» – Государственная компания «Автодор», АО «ВАД», АО «Институт «Стройпроект» за 1–4 этапы трассы М-12 «Восток»;





- в номинации «Лучший инфраструктурный проект регионального значения» – ГУП «Московский метрополитен» и АО «Мосинжпроект» за Большую кольцевую линию Московского метрополитена, а также Управляющая компания «Аэропорты Регионов» за комплексную модернизацию аэропорта Новый Уренгой;
- в номинации «Лучшее решение в области пассажирского транспорта» – ГУП «Московский метрополитен» и ОАО «РЖД» за Московские центральные диаметры (МЦД-3 и МЦД-4), а также ООО «Группа Мовиста» за проект автобусных перевозок «Транспорт Ярославии»;
- в номинации «Лучшее решение в области грузовой логистики» – Транспортная группа FESCO за открытие международной морской контейнерной линии между портами Китая, Индии и Санкт-Петербургом;
- в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники» – ТМХ, 2050.ЛАБ и Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы за «Городские поезда «Иволга» – новый стандарт столицы»;
- в номинации «Лучшее решение в области цифровизации транспорта» – ОАО «РЖД» за «РЖД Маркет»;
- в номинации «Лучший социальный проект в сфере транспорта» – ОАО «РЖД» за Центр содействия мобильности ОАО «РЖД»;
- в номинации «Лучшее транспортное решение в сфере туризма» – АО «АТК «Ямал», Департамент молодежной политики и туризма ЯНАО и гостиница «Юрибей»



за стопвер-программу «Путешествие на Полярный круг».

Награды победителям вручила председатель Общественного совета при Минтрансе России Татьяна Горовая.

По материалам 2023.transweek.digital,
t.me/movista_region

РАДИ МАКСИМАЛЬНОГО ЭФФЕКТА ДЛЯ ОТРАСЛИ

13 ноября в конференц-зале Правительства Москвы состоялась Всероссийская конференция «Информационная безопасность. Транспортная безопасность. Импортозамещение», которая была проведена по инициативе Общественного совета при Минтрансе России и при поддержке Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры и Министерства транспорта Российской Федерации.

Конференция, техническим организатором которой стала Комиссия по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, была включена в официальный график мероприятий «Транспортной недели 2023». Деловая программа конференции стартовала с открытого заседания Общественного совета при Минтрансе России.

Председатель Совета **Татьяна Горовая** отметила, что заседание в открытом формате проводится в этом году уже не в первый раз (впервые он был опробован на IV Всероссийском Транспортном Пассажирском Форуме, который прошел в этом же зале 30 марта 2023 года): «Мы это делаем для того, чтобы все участники рынка, все регионы понимали, чем, собственно, занимается Общественный совет. Проведение таких мероприятий, как нынешняя конференция, позволит государственным органам власти и профессиональному сообществу вырабатывать совместные подходы к решению наиболее актуальных вопросов в транспортной сфере».

Она зачитала обращение участникам Всероссийской конференции от Министра транспорта РФ **Виталия Савельева**.

«Сегодня перед нами стоит задача инновационного, опережающего развития на базе отечественных технологий. Произошел исторический разворот транспортно-логистических потоков на Восток. Ускоренными темпами идет цифровизация отрасли. Обновляется парк техники. Развиваются мультимодальные перевозки», – отмечалось в обращении.



Татьяна Горовая

В нем также говорилось, что эта конференция должна стать площадкой для демонстрации идей, технологий и достижений важнейшей отрасли страны и дать возможность власти и бизнесу, руководителям предприятий и научно-исследовательских организаций, разработчикам, производителям и экспертам наметить план реальных действий по укреплению технологического суверенитета и безопасности транспортного комплекса России.

Далее Татьяна Горовая передала слово первому заместителю председателя Совета **Борису Лорану**, который рассказал о результатах работы Общественного совета за последний год и о взаимодействии в ходе этой работы с Минтрансом России, а также с другими министерствами и ведомствами. Он отметил, что за 10 месяцев 2023 года было проведено 65 заседаний комиссий и рабочих групп Совета: «Это говорит о том, что идет постоянная работа



Борис Лоран

над решением проблемных вопросов, касающихся всех видов транспорта, всех направлений отрасли. И, самое главное, мы не тратим время министерства на фантазии и простое обозначение какой-то проблемы. Мы в экспертном сообществе ее досконально разбираем до винтика, привлекаем отраслевых юристов и в министерство выходим только с конечным результатом: проблема, путь ее решения и обоснование, почему мы предлагаем тот или иной путь».

«Задача стоит не критиковать работу Минтранса России, а наоборот, создавать все возможные условия для того, чтобы результат работы всех структур министерства давал максимальный эффект для отрасли, – подчеркнул Борис Лоран. – Ни одно министерство не может себе позволить огромный штат специалистов и экспертов, которым располагает Общественный совет. Соответственно, мы плотно работаем со всеми федеральными органами исполнительной власти, с регионами и общественными советами других министерств и ведомств».

В финале своего выступления он призвал участников конференции к более плотному сотрудничеству с Общественным советом: «Чем быстрее предприятия отрасли будут инициировать рассмотрение проблемных вопросов, тем быстрее их будет возможно решить».

Принявший участие в работе открытого заседания Общественного совета директор Департамента цифрового развития Минтранса России **Дмитрий Скачков** рассказал о комплексе мер, принимаемых министерством в отношении субъектов критической информационной инфраструктуры в сфере транспорта. «У нас



Дмитрий Скачков

в отрасли более 15 тысяч субъектов КИИ. В настоящее время категорирование провели всего лишь 448 субъектов КИИ. Это всего лишь 3%, – заявил он. – Мы провели собственный анализ и определили около пяти тысяч организаций, которые в совокупности осуществляют более 94% всех транспортных операций в стране. В первую очередь мы будем стараться достучаться именно до них. Они должны вдохновить и остальных коллег на данную работу».

Дмитрий Скачков сообщил, что Минтранс России совместно со ФСТЭК России разработал перечень типовых отраслевых объектов критической информационной инфраструктуры, функционирующих в сфере транспорта: «Многие задаются вопросом: «А какую систему категорировать?» Ответ есть в перечне, который размещен на сайте Минтранса России. Кстати, в него вошли системы, которые ранее не учитывались. Например, автоматизированные системы, обеспечивающие управление дорожным движением, и автоматизированные системы, предназначенные для управления интроскопами».

Также совместно со ФСТЭК России был разработан проект методики о том, как категорируются объекты КИИ. Кроме того, в Минтрансе России создан ведомственный центр ГосСОПКА – центр компетенций на базе ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» для проведения мероприятий по повышению защищенности информационных ресурсов.

По словам Дмитрия Скачкова, согласно результатам проверок объектов КИИ, самой часто встречающейся проблемой остается несоблюдение требований парольной политики.



Илья Зотов

Председатель Общероссийского объединения пассажиров, заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Илья Зотов** поделился итогами рабочих встреч в Луганской Народной Республике: «Рабочие встречи состоялись и с исполняющим обязанности Министра инфраструктуры и транспорта ЛНР, и с перевозчиками, и с руководством автовокзалов. Хотел бы поблагодарить Правительство Москвы, которое курирует ЛНР и системно оказывает поддержку в части обновления подвижного состава и внедрения тех сервисов, которые работают в столице. К примеру, в Луганске можно оплатить проезд картой «Тройка». Это удобно, и многие жители этим пользуются».

Он подчеркнул необходимость повышения условий труда работников транспортной отрасли в новых регионах РФ: «Это довольно опасная профессия. Кадровый дефицит, который, безусловно, существует по всей стране, там тоже присутствует. И мы должны выработать какие-то специальные меры поддержки водителей для того, чтобы обеспечить транспортные перевозки в новых регионах».

«Важно продолжать внедрять самые передовые решения. Необходима методическая поддержка, — добавил Илья Зотов. — Несмотря на все сложности, у всех, кто работает там над развитием транспорта, достаточно боевой настрой».

Выступление президента Ассоциации «Желдорразвитие», председателя Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Александра Кисько** было посвящено решенным и нерешенным в 2023 году вопросам, связанным с транспортной безопасностью и безопасностью



Александр Кисько

на железнодорожном транспорте. Из решенных вопросов он выделил два: «Принят Федеральный закон от 24 июля 2023 года № 387-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», предусматривающий с 1 сентября 2024 года замену аттестации в области транспортной безопасности на проведение инструктажа. Это касается автомобильного, городского наземного электрического и пригородного железнодорожного транспорта. Об этом просили транспортные компании, и этот вопрос решен. Также был принят Федеральный закон от 31 июля 2023 года № 400-ФЗ «О внесении изменений в статьи 11.1 и 23.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», предусматривающий увеличение со 100 до 500 рублей размера административного штрафа за проход по железнодорожным путям в неустановленных местах, а в случае совершения данного нарушения в городе федерального значения Москве или Санкт-Петербурге либо в Московской или Ленинградской области — до 1500 рублей. Это сразу же сказалось на снижении показателей непроизводственного травматизма в Московском транспортном узле».

В числе нерешенных вопросов Александр Кисько упомянул закрепление на законодательном уровне этапов оборудования подвижного состава, в соответствии с действующими требованиями обеспечения транспортной безопасности; перевод на электронные носители составления и внесения изменений в паспорта обеспечения транспортной безопасности транспортных средств; повышение ответственности за грубые нарушения правил проезда на железнодорожном транспорте, предусматривающих увеличение административных штрафов за употребление табака и алкогольной продукции, появление в подвиж-



Сергей Бураго

ном составе и на объектах пассажирской инфраструктуры в виде, оскорбляющем человеческое достоинство и общественную нравственность.

Председатель правления Ассоциации делового сообщества по развитию Шелкового пути, член Общественного совета при Минтрансе России **Сергей Бураго** выступил с докладом на тему «Транспортные коридоры страны. Возможности и ограничения». «Одно из условий развития государства – возможность торговли с окружающими его странами, – напомнил он. – Сегодня, когда на нас оказывается санкционное давление, а недружественные государства желают ограничить наши возможности в экспорте нашей продукции, данный вопрос становится очень актуальным. И страна пытается его решить, ускорив строительство и решение тех проблем, которые есть в транспортных коридорах».

Сергей Бураго рассказал о развитии ключевых транспортных коридоров и подробно остановился на Северном морском пути, который составляет основу транспортной инфраструктуры Крайнего Севера: «В соответствии с планом развития СМП до 2035 года, углеводороды должны составлять 75% перевозимых грузов, оставшиеся 25% – это цветные металлы, северный завоз и транзитный груз. Главный геополитический риск для СМП – это усиливающееся давление ряда государств, желающих вывести данный транспортный коридор из-под национального контроля России и перевести его под международную юрисдикцию».

Он отметил, что 31 марта 2023 года была принята новая редакция Концепции внешней политики Российской Федерации: «В новой Концепции впервые четко определены направления регио-



Алексей Потейко

нальной внешней политики, и Арктический регион, наряду со странами СНГ, выделяется как один из приоритетных».

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** рассказал о предложениях по внесению изменений в Концепцию молодежной политики в образовательных организациях транспортного комплекса Российской Федерации в связи с изменением подходов к работе с молодежью в условиях проведения СВО и внешнего давления со стороны иноагентов и недружественных стран.

«Сегодня транспортные и строительные компании хорошо понимают, что студенчество – один из перспективных источников привлечения персонала, – сказал он. – В отрасли есть запрос на создание круглогодичных отрядов (сменных, с переносом практики). И Концепция, которую мы предлагаем, может создать условия для максимального вовлечения молодежи уже в стадии студенчества и помочь в решении проблем на рынке труда. Кроме того, это создаст предпосылки закрепления молодежи в транспортной отрасли, потому что отток виден, и с ним надо что-то делать».

В завершение заседания членами Совета был единогласно принят список организаций – кандидатов на награждение грамотами и благодарностями Общественного совета.

*Александр Никитушин
Фото: Сергей Величкин*

АРХИТЕКТОРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Деловую программу Всероссийской конференции «Информационная безопасность. Транспортная безопасность. Импортозамещение» продолжило пленарное заседание «Транспортная безопасность и безопасность на транспорте».

В роли модератора выступила председатель Общественного совета при Минтрансе России Татьяна Горюва. Заседание открыл член Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры **Анатолий Вороновский**. «События последних лет и оперативная обстановка в настоящее время показали, что вопросы транспортной безопасности становятся крайне актуальными, – отметил он. – Опыт России в выстраивании архитектуры транспортной безопасности является одним из лучших в мире».

«В современном мире со стремительно развивающимися технологиями, события-

ми появляются новые риски актов незаконного вмешательства на территориях объектов транспортной инфраструктуры, – продолжил Анатолий Вороновский. – Государственная Дума и Правительство Российской Федерации прилагают большие усилия для обеспечения максимальной безопасности жителей и гостей нашей страны. Особое внимание всегда уделялось, уделяется и будет уделяться транспортной безопасности. Одна из основных задач государства заключается в доведении до минимума угроз населению и создании надежной системы безопасности перевозки пассажиров и грузов. Отсюда следует, что законодательная база в области обеспечения транспортной безопасности

The banner features a background image of a large, classical-style building. At the top, there is a horizontal band with the Russian flag colors (white, blue, red). Below this, a row of logos includes the Russian coat of arms and various regional emblems. The main text is centered and reads: **ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ИНФОРМАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ. ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ. ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ»**. Below the title, the date and location are specified: **13 ноября 2023 года, Москва**. The banner is divided into sections for organizers, partners, and sponsors. The **ОРГАНИЗАТОР** (Organizer) is the Public Council at the Ministry of Transport of the Russian Federation. The **ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР** (General Partner) is KUPOL. **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПАРТНЁРЫ** (Strategic Partners) include NEOCAN and MZVISTA. **ОПЕРАТОРЫ** (Operators) include ASSOCIATION OF TRANSPORT SYSTEMS and the Federal Center for Information Security. **ПРИ ПОДДЕРЖКЕ** (With support) lists logos of various federal and regional agencies. **ПАРТНЁРЫ КОНФЕРЕНЦИИ** (Conference Partners) include KeyGuard, ШТРИХ, Аргут, ИЮПХ, АЛГОНТ, auvix, SOLAR, and Датапакс. **ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЁРЫ** (General Information Partners) include Транспорт России and the Federal Center for Information Security. **ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЁРЫ** (Information Partners) include a row of logos for various companies and organizations.



Анатолий Вороновский

должна развиваться и реагировать на современные вызовы оперативно и бесперебойно».

Выступление члена Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству **Артема Шейкина** было посвящено нормативному регулированию в области информационной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. «Я бы выделил две ключевые проблемы, которые имеют отношение к информационной безопасности, — сказал он. — Первая — это избыточность решений на рынке. Очень много производителей создают практически одинаковые продукты, и на это привлекаются большие финансовые и человеческие ресурсы. Вторая проблема — это кадры. Наша с вами задача создавать такие условия, при которых наши кадры становились бы профессиональными за максимально короткий промежуток времени, чтобы осуществился плавный переход на отечественные продукты, а их производство активно развивалось».

Артем Шейкин подчеркнул, что развитие технологий искусственного интеллекта — один из ключевых аспектов в обеспечении информационной безопасности транспортной инфраструктуры: «Важным фактором является широкое использование технологии больших данных для обучения и развития ИИ в условиях цифровизации. ИИ учится именно на них, и объем данных, производимых транспортной отраслью, растет в геометрической прогрессии. Поэтому изменение законодательства о персональных данных, установление порядка обезличивания персональных данных смогут обеспечить безопасные условия для сбора, хранения и обработки данных с учетом применения новых технологий».



Артем Шейкин

Он добавил, что сегодня в России создается Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), которая включает в себя автоматизированный мониторинг защищенности объектов от незаконных вмешательств, сбор информации о состоянии транспортного комплекса, оптимизацию движения транспорта, а также информирование Ространснадзора о планируемых перевозках грузов повышенной опасности.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» **Николай Асаул** рассказал о том, как выстроить безопасную работу городского транспорта, где во главу угла поставлена забота о водителях и пассажирах. «Мы занимаемся вопросами безопасности, конечно, в ежедневном режиме, поскольку от этого зависят комфорт и качество нашей услуги — перевозки пассажиров. И без внедрения цифровых технологий здесь не обойтись. Это тоже в фокусе нашего внимания», — сказал он.

Николай Асаул заявил, что безусловный приоритет компании — развитие электротранспорта: «Мы переходим на электробусы. На сегодняшний день в городе работает более 1200 машин на свыше 100 маршрутов. Ни в одном городе Европы такого количества электротранспорта нет».

Руководитель ГУП «Мосгортранс» подчеркнул, что электробусы, помимо экологических показателей комфортности, отличаются высокой надежностью: «Мы в Москве давно внедряем систему контрактов жизненного цикла. Это очень удобно и для перевозчика, и для поставщика подвижного состава. Электробусы, в отличие от обычных дизельных автобусов, эксплуатируются практически в два раза дольше (15 лет).



Николай Асаул

В течение всего этого периода времени производитель на нашей площадке проводит ежедневное техническое обслуживание, ТО-1, ТО-2, капитальный ремонт. Таким образом удается поддерживать коэффициент технической готовности на уровне 95% и выше».

Говоря о внедренных технических решениях, обеспечивающих безопасность перевозок, он в числе прочего отметил, что все автобусы предприятия оборудованы антиблокировочной тормозной системой, системой автоматического пожаротушения, системой «антизажима»: «Это приводит к тому, что в 2023 году существенно снизились показатели по ДТП по вине наших автобусов. Соответственно, количество пострадавших также снижается».

Заместитель Министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области **Олег Бурцев** поделился опытом реализации требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах дорожного хозяйства и автомобильного транспорта. Он сообщил, что в ведомственном подчинении министерства находятся 43 автовокзала, 994 моста и путепровода: «Мы прокатегорировали 799 объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства: 765 мостов и путепроводов и 34 автовокзала и автостанции. 239 объектов не подлежат категорированию».

«Принимая во внимание нынешние реалии, связанные с проведением специальной военной операции и активизацией экстремистских организаций в Московском регионе, возросла опасность совершения диверсионно-террористических актов, – сказал Олег Бурцев. – Поэтому мы разработали и утвердили



Олег Бурцев

приказы по организации внешних визуальных осмотров объектов транспортной инфраструктуры на предмет выявления бесхозных предметов, которые могут быть использованы в диверсионно-террористической деятельности, организована проверка всех категорированных объектов силами подведомственных организаций, в том числе ГБУ МО «Мосавтодор» и АО «Мострансавто». Проверки проводятся сотрудниками данных организаций, ответственных за транспортную безопасность, ежедневно. Также объекты транспортной инфраструктуры проверяются сотрудниками министерства и Главного управления региональной безопасности Московской области».

Заместитель председателя Комитета Государственной Думы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений, заместитель руководителя межфракционной рабочей группы по развитию малой авиации **Олег Леонов** поднял вопрос о необходимости развития малой авиации в России. «Дело в том, что у нас огромные пространства. Если в Москве это неочевидно, то для населенных пунктов за Уралом в некоторые сезоны самолет или вертолет порой единственный вид транспорта», – напомнил он.

Олег Леонов остановился на ключевых проблемах, которые препятствуют развитию малой авиации в стране: «Первая проблема – отсутствие четкого порядка сертификации воздушных средств. Из-за этого в России практически отсутствует производство легких и сверхлегких воздушных судов. Те несколько машин в год, которые у нас производятся, можно в счет не брать. Вторая проблема – излишнее нормативное регулирование эксплуатации легких и сверхлегких



Олег Леонов

воздушных судов. То есть даже если у коммерческого пилота есть удостоверение, сумасшедший налет в 15–20 тысяч часов и свой самолет, он все равно не может перевозить ни пассажиров, ни грузы. И третья проблема – избыточные требования к аэродромам базирования легких и сверхлегких воздушных судов».

«Для экономики легкая авиация крайне нужна и важна, – сказал он. – Это и развитие туризма, и развитие торговли, и развитие производства. Если сейчас предпринять меры по разумному регулированию отрасли, по развитию производства воздушных судов, по развитию аэродромной сети, мы получим совсем другое качество и экономики, и жизни в регионах. Гораздо больше людей будет хотеть жить на удаленных территориях, потому что у них будет хорошее транспортное сообщение».

Руководитель рабочей группы по вопросам противодействия беспилотным воздушным судам (БВС) на объектах транспортной инфраструктуры Общественного совета при Минтрансе России, генеральный директор ООО «Неоскан» **Дмитрий Москалевич** посвятил свое выступление обеспечению требований транспортной безопасности в условиях развития беспилотных технологий и рассказал, какую роль в этом процессе играет недавно созданная рабочая группа. «Можно сказать, что сейчас беспилотник уже не роскошь, а средство передвижения. По прогнозам аналитиков, через три года в коммерческой сфере будут эксплуатироваться несколько сотен тысяч беспилотных летательных аппаратов. Наше государство создает необходимую для этого инфраструктуру, важной частью которой является инфраструктура по обеспечению безопасности подобных перевозок», – отметил он.



Дмитрий Москалевич

Дмитрий Москалевич признал, что нормативное регулирование пока что отстает от требований рынка. «Миссия нашей рабочей группы – оказывать содействие федеральным органам исполнительной власти, а также субъектам транспортной инфраструктуры в поиске эффективных решений, – продолжил он. – Только объединив регуляторов, потребителей и производителей оборудования, возможно быстро и эффективно решать сложные проблемы».

Помимо открытого заседания Общественного совета при Минтрансе России и пленарного заседания «Транспортная безопасность и безопасность на транспорте», в программу конференции вошли четыре панельных сессии: «Информационная безопасность», «Транспортная безопасность», «Безопасность на транспорте» и «Импортозамещение» (об этом блоке деловой программы читайте в № 5 (октябрь-декабрь 2023) журнала «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте»).

Кроме того, в экспозиционной части у конференц-зала Правительства Москвы работала выставка инновационных разработок и достижений ведущих отечественных предприятий – производителей оборудования и разработчиков ПО для транспортной отрасли.

В работе конференции приняло участие более 400 представителей федеральных и региональных органов исполнительной власти, профессионального сообщества транспортной отрасли, ведущих некоммерческих отраслевых организаций, профильных вузов и СМИ.

Александр Никитушин
Фото: Сергей Величкин

НА ЛИДИРУЮЩИХ ПОЗИЦИЯХ



Мосгортранс – основной в столице и крупнейший в России оператор наземного городского транспорта. Предприятие вот уже 65 лет сохраняет традиции прошлого и уверенно смотрит в будущее, помогает сокращать расстояния в мегаполисе и обеспечивать жителей столицы надежным, удобным и безопасным транспортом.

Мосгортранс обслуживает около 700 маршрутов, которыми в будни пользуются до трех миллионов пассажиров. Оперативную работу обеспечивают высококвалифицированные сотрудники. Сегодня на предприятии работает около 25 тысяч специалистов, из них около 14 тысяч – водители. Благодаря их таланту и профессионализму предприятие завоевало прочные позиции в российских и международных отраслевых рейтингах.

ГУП «Мосгортранс» является активным членом российских общественных транспортных союзов и объединений.

В структуру предприятия входит 19 филиалов, среди них автобусные и электробусные пар-

ки и другие службы, обеспечивающие работу наземного транспорта.

Парк Мосгортранса постоянно пополняется и на данный момент насчитывает 7 тысяч современных автобусов и электробусов. Благодаря деятельности предприятия возрождены Северный и Южный речные вокзалы. Была проделана огромная работа, чтобы здесь вновь кипела жизнь, отдыхали люди, начал развиваться речной транспорт, а столице вернулся статус порта пяти морей. Обустроенная территория вокзалов также стала местом проведения важных городских мероприятий: здесь проводятся выставки, концерты, организуется развлекательная программа для посетителей в праздничные и выходные дни.

В 2023 году первые в современной истории Москвы пассажиры отправлялись в круизы по Москве-реке сразу от обновленных Северного и Южного речных вокзалов. Москвичи и гости столицы могли отправиться в путешествие до 30 городов России и туристических центров. Всего за сезон навигации прогулки по Москве-реке и круизы в другие города совершили 2,2 миллиона пассажиров.

В прошлом году произошло еще одно историческое событие. Президент России Владимир Путин и Мэр Москвы Сергей Собянин запустили регулярное движение электрических судов по Москве-реке. Сейчас работают уже два регулярных маршрута.

На протяжении десятилетий предприятие занимается реализацией и внедрением важнейших инфраструктурных проектов столицы. Основная задача – повышение качества поездок пассажиров, внедрение в систему работы транспорта передовых технологий.

1 октября 2021 года в Новой Москве начал работать первый в России сервис персонализированных перевозок по требованию «По пути». Сервис позволяет пассажирам заказывать автобус через приложение «Московский

транспорт» на ближайшую остановку. Благодаря сервису «По пути» горожане добираются до социальных и культурных учреждений в ТиНАО и Инновационном центре «Сколково». На автобусах сервиса можно доехать до станций метро «Прокшино» и «Бунинская Аллея», станций МЦД Щербинка, Остафьево и Сколково, также до более чем важных соцобъектов: школ, поликлиник, госучреждений, мест досуга и отдыха.

С 2017 года в столице работает служба «Социальное такси». Она помогает маломобильным пассажирам добираться до любой точки города по индивидуальным и коллективным заявкам. На оборудованных машинах пассажиров отвозят на работу и учебу, до поликлиник, культурных центров, вокзалов, аэропортов и других важных городских объектов. Все водители сервиса проходят специальное обучение – они умеют работать с разными группами пассажиров, оборудованием в транспорте, всегда помогают при высадке и посадке. Парк сервиса «Социальное такси» – это современные автобусы, микроавтобусы и легковые автомобили. Для пассажиров предусмотрен комфортный вместительный салон. В багажник можно убрать складную инвалидную коляску. У микроавтобусов также есть пандус и специальные



Общественный транспорт

крепления, чтобы человек на коляске мог передвигаться с комфортом.

Также работает Центр автомотоподготовки Мосгортранса. В 2023 году здесь отучились более 850 человек. Выпускники Центра получают необходимые навыки вождения в городских условиях. В Центре работает около 20 опытных инструкторов, которые помогают освоить правила ПДД и быстро обучиться безопасному управлению транспортом. Автопарк центра оснащен современным транспортом. Среди учеников – и дети, и взрослые, в том числе водители, которые хотят повысить свою квалификацию. Количество студентов продолжает увеличиваться.

В рамках проекта Мэра Москвы Сергея Собянина «Музеи – детям» автобусы Мосгортранса доставляют учащихся более 950 столичных школ, студентов колледжей и участников творческих коллективов образовательных организаций, которые находятся в ведении

Департамента образования и науки города Москвы, до столичных музеев и выставок. Благодаря этому учащиеся получили возможность бесплатно посещать более 100 музеев и других экспозиций, которые находятся в государственных учреждениях культуры города Москвы.

«Мосгортранс – крупнейший в России и Европе оператор наземного городского транспорта. Предприятие на протяжении 65 лет обеспечивает москвичам комфортные и безопасные поездки по городу. Мы постоянно развиваем маршрутную сеть и совершенствуем транспортную инфраструктуру. Уделяем особое внимание внедрению современных пассажирских сервисов. Сегодня Мосгортранс обслуживает около 700 маршрутов, на которых работают современные автобусы и электробусы. И мы продолжим делать все возможное, чтобы улучшать транспортную доступность районов столицы», – говорит генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул.



Развитие экологичного транспорта

Мосгортранс – лидер отрасли, идущий в ногу со временем. На смену дизельным автобусам приходят современные технологичные электробусы отечественного производства. Сегодня в парке более 1400 таких машин, и предприятие – № 1 в Европе по их количеству. Инновационный транспорт снижает влияние на экологию, повышает комфорт и удобство поездок пассажиров. Замена одного автобуса на электробус снижает выбросы углекислого газа больше чем на 60 тонн в год. В 2022 году использование электробусов снизило выбросы углекислого газа на 36 тысяч тонн.

Первый электробусный маршрут заработал в 2018 году. А сегодня более 1400 электробусов обслуживают почти 120 экологических маршрутов. Всего до конца 2024 года Москва получит 1200 электробусов от ПАО «КАМАЗ» и «Группы ГАЗ» в рамках крупнейшей закупки этого инновационного транспорта. Более 350 электробусов новой поставки уже вышли на городские маршруты.

С 2022 года Мосгортранс получает электробусы улучшенной модификации. Из главных преимуществ – запас хода машины после подзарядки увеличился почти вдвое и составляет до 90 км. Кроме того, улучшилась планировка салона. Внутри появилось адаптивное освещение, которое меняет цветовую температуру в зависимости от времени суток. Это делает поездки пассажиров еще комфортнее. Также в салоне для поддержания оптимальной температуры начали устанавливать электроотопитель.

Весь транспорт оборудован медиаэкранами с полезной информацией о маршруте, USB-зарядками для телефонов, накопительными площадками для колясок и велосипедов. Для удобства маломобильных пассажиров предусмотрены откидная аппарель и кнопка вызова водителя. При необходимости он может помочь войти и покинуть салон на остановке.

В этом году началось тестирование новой уникальной модели: электробуса малого класса «ГАЗель e-City», который получил имя – мини-электробус. Он идеально подходит



Николай Асаул,
генеральный
директор ГУП
«Мосгортранс»

для работы в районах с небольшим пассажиропотоком и на узких дорогах, где большой транспорт не может проехать.

Мосгортранс первым в России начал строить самые современные электробусные парки. Первый Дом для электробусов «Красная Пахра» открылся в ТиНАО в 2022 году. Тогда экологичный городской транспорт впервые вышел на дороги Новой Москвы. Мощности парка рассчитаны на обслуживание до 500 электробусов большого класса. С его развитием в парке смогут работать рядом с домом до 1,6 тысячи жителей ТиНАО.

В 2023 году был открыт второй Дом для электробусов «Митино» на северо-западе Москвы. Он позволил запустить 12 экологических маршрутов на первом этапе. В компании ожидают, что до конца 2024 года парк сможет обслуживать 23 электробусных маршрута.

В конце декабря на востоке Москвы открылся уже третий Дом для электробусов – «Салтыковка». Экологичный транспорт парка вышел на четыре маршрута. Планируется, что до конца первого квартала 2024 года новая техника заменит автобусы еще на 8 маршрутах. Также планируется, что через пять лет электробусы будут составлять две трети всего парка Мосгортранса.

«Мы планомерно переводим автобусы на современные электробусы, экологичный транспорт продолжает появляться в разных частях города. Сегодня в столице уже свыше 1400 электробусов, которые курсируют почти на 120 маршрутах. Инновационная техника бесшумная, маневренная, удобная для пассажиров. В новых машинах увеличен запас хода, кроме того, переход на электробусы позволяет нам снизить влияние на экологию», – отмечает Николай Асаул.



Цифровые сервисы

С ноября 2022 года началось тестирование технологии телемедицины для предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей. Сейчас обследования проводятся под контролем медицинских работников в парках. Водитель самостоятельно измеряет температуру, давление, пульс, наличие паров этанола в организме. Система фиксирует все эти показатели. Оборудование телемедицины позволяет сократить время предрейсового осмотра до трех минут и ускорить выход водителей на маршрут. Приборы обладают высокой точностью и повышают безопасность поездок пассажиров. С полным переходом на телемедицину процесс станет проходить под присмотром медработников, которые будут подключаться удаленно.

Также, чтобы снизить нагрузку на водителей и ускорить их выход на маршрут, Мосгортранс первым в стране начал внедрять электронные путевые листы. 1 марта 2023 года в России вступили в силу изменения в законодательстве, и теперь электронный путевой лист считается официальным транспортным документом. Он содержит информацию о результате медосмотра, маршруте и техническом состоянии транспорта. Теперь вся эта информация хранится в мобильном приложении, которое установлено у сотрудников предприятия на телефон. Было протестировано три решения от российских IT-компаний.

Испытания прошли на 10 площадках Мосгортранса. Среди них второй Дом для электробусов «Митино» на северо-западе Москвы. Там больше не используется этот перевозочный документ в бумажном виде.

Вся информация отображается в приложении в виде QR-кода. С переходом на цифровой документ водители экономят свое время и могут быстрее выходить на маршрут.

Система поощрений сотрудников и привлечение молодых специалистов

Московский транспорт – один из крупнейших и надежных работодателей столицы, который создает хорошие перспективы для карьерного роста, обеспечивает работников стабильным доходом и социальными гарантиями.

В Мосгортрансе, практически во всех подразделениях, есть вакансии и для начинающих специалистов (без опыта работы). Для тех, кто хочет стать водителем, предусмотрены обучение с нуля и выплата стипендии. После обучения новоиспеченные водители попадают в надежные руки опытных наставников.

На предприятии заботятся о водителях, им обеспечивают достойные условия труда. Конечные станции оборудованы комнатами отдыха, предрейсового осмотра, приема пищи, санузлами. Водители автобусов и электробусов регулярно занимают призовые места на московских и всероссийских конкурсах. Сегодня в Мосгортрансе трудится около 14 тысяч водителей, из них 2,5 тысячи – водители электробусов. Прежде чем перевозить пассажиров, водители обучаются в «Корпоративном университете» на современных тренажерах электробусов и автобусов, а затем закрепляют знания за рулем учебного транспорта на маршрутах города.

В компании работают над новыми и интересными проектами. Например, активно развивается проект «Карьерный маршрут». Его цель – заинтересовать молодежь, чтобы в дальнейшем молодые специалисты пришли работать на предприятие.

Для материальной мотивации с 2022 года реализуется программа поощрения первые трудоустроенных молодых специалистов: они получают дополнительные выплаты. В течение первых трех месяцев предусмотрена надбавка в размере 20 тысяч рублей; 30 тысяч рублей по истечении полугода работы и 40 тысяч рублей в конце первого года работы. Итого за год они получают доплату в размере 130 тысяч рублей.

С 2022 года на предприятии работает профориентационный клуб «Новое поколение» для детей сотрудников. Ребята встречаются почти каждую неделю и посещают с куратором технопарки Москвы, уникальные производственные площадки, образовательные лекции и мастер-классы. И, конечно же, они регулярно бывают на всех объектах инфраструктуры Мосгортранса.

Для юных московских школьников проводятся уроки с водителями электробусов. Занятия проходят прямо внутри электробуса, а действующие водители рассказывают ребятам об особенностях профессии.

Для школьников старшего возраста работает транспортный класс «Нам с тобой по пути», на базе которого наставники читают ученикам интересные и познавательные лекции о Мосгортрансе. Также проводятся Дни открытых дверей в Домах для электробусов и автобусных парках – молодые люди узнают о работе на предприятии изнутри, общаются с действующими специалистами,

узнают об открытых вакансиях и записываются на стажировку.

В июне 2023 года стартовал проект платных стажировок «Я выбираю Мосгортранс». Теперь летом в Мосгортрансе стажировются школьники старше 14 лет, многие ребята – это дети работников предприятия, таким образом здесь поддерживается принцип преемственности поколений и развиваются трудовые династии. В остальное время на стажировки приглашаются студенты вузов и сузов. Для них предусмотрены гибкие графики работы и адаптационные мероприятия, позволяющие погрузиться не только в будущую профессию, но и в корпоративную культуру.

Кроме того, существуют программы целевого обучения, в рамках которых готовятся профильные специалисты в команду предприятия.

В 2023 году более 1000 московских школьников посетили уроки с водителями; около 5000 человек побывали на Днях открытых дверей на предприятии; 30 подростков в возрасте от 14 до 17 лет летом прошли стажировку в различных структурных подразделениях предприятия; заключено 67 целевых и ученических договоров на подготовку профильных специалистов; на 15% увеличилось количество молодых водителей в возрасте от 19 до 35 лет.

«Развитию транспорта в столице уделяется особое внимание. Безусловно, хороших результатов нам удастся достичь благодаря слаженной работе наших сотрудников. В команде Мосгортранса около 25 тысяч высококвалифицированных специалистов. Это как молодые, начинающие свой карьерный путь работники, так и профессионалы с большим стажем. Для привлечения новых сотрудников мы проводим комплекс мероприятий, позволяющих популяризировать сферу транспорта среди молодежи. Отмечу, что все наши сотрудники обеспечены достойными условиями труда и социальными гарантиями Правительства Москвы. А первые трудоустроенные специалисты в первый год работы получают дополнительные выплаты. Коллектив Мосгортранса – это эффективная команда единомышленников», – подчеркивает Николай Асаул.

Фото: ГУП «Мосгортранс»



ЛУЧШИЕ ВОДИТЕЛИ В СТРАНЕ

В начале октября в Москве прошел Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель автобуса», организованный Министерством транспорта Российской Федерации, ФБУ «Росавтотранс», Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта и ГУП «Мосгортранс».

В течение трех дней 55 участников из 35 городов и муниципальных образований России боролись за звание лучшего водителя автобуса страны и призовой фонд в один миллион рублей, демонстрируя мастерство и профессионализм в вождении автобуса. Соревновательные испытания прошли на территории нового электробусного парка «Митино».

«Конкурс проводится в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги». Его целями являются совершенствование профессиональных знаний, повышение роли и популяризация

профессии водителя автобуса, формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения. Правительством Российской Федерации проводится большая работа по обновлению подвижного состава общественного транспорта в регионах нашей страны. В прошлом году в регионы поступило 863 новых автобуса, а за восемь месяцев 2023 года уже осуществлена поставка 967 автобусов», – отметил в своем обращении к участникам конкурса первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации Андрей Костюк.

Участники проявили свое мастерство в управлении автобусами НЕФАЗ и ПАЗ, а также в зна-





нии правил дорожного движения. Самым непредсказуемым соревновательным элементом стал модуль «комфортное вождение». Для его проведения в салоне автобуса был размещен стакан с водой, а самый «комфортный» водитель определялся количеством нерасплескавшейся жидкости. Водители проходили этот этап с максимальной осторожностью, так как он способен отбросить лидера в «скоростном маневрировании» далеко от призовых мест.

Победителем и призерами конкурса стали:

Категория «Автобусы большой вместимости»

- 1-е место – Владимир Григорьев, ГУП «Мосгортранс» (приз – 300 тысяч рублей);
- 2-е место – Павел Лябаев, МП «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие № 3» (приз – 150 тысяч рублей);
- 3-е место – Александр Паснов, ГУП «Мосгортранс» (приз – 50 тысяч рублей).

Категория «Автобусы средней вместимости»

- 1-е место – Федор Третьяков, ЗАО «Автомобилист», Тюменская область, г. Заводоуковск (приз – 300 тысяч рублей);
- 2-е место – Владислав Лунев, ГУП «Мосгортранс» (приз – 150 тысяч рублей);
- 3-е место – Дмитрий Цыганов, ГП НО «Нижегородпассажиравтотранс» (приз – 50 тысяч рублей).

Самым молодым участником конкурса стал Илья Ягупов (23 года) из Вологды, самым опытным – Петр Иванов (63 года) из Набережных Челнов. Петр Иванович 43 года управляет автобусом и грузовиком и является многократным призером Всероссийского конкурса «Лучший водитель грузовика».

На торжественной церемонии закрытия призеров и участников конкурса наградили директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Сергей Семенов; генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул; заместитель председателя организационного комитета конкурса, председатель жюри, генеральный директор ОАО «НИИАТ» Алексей Васильков; заведующий отделом правовой защиты и охраны труда Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства – главный инспектор труда профсоюза Евгений Чумаевский; председатель Московского городского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Александр Шуриков; вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев.

По материалам mintrans.gov.ru

БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

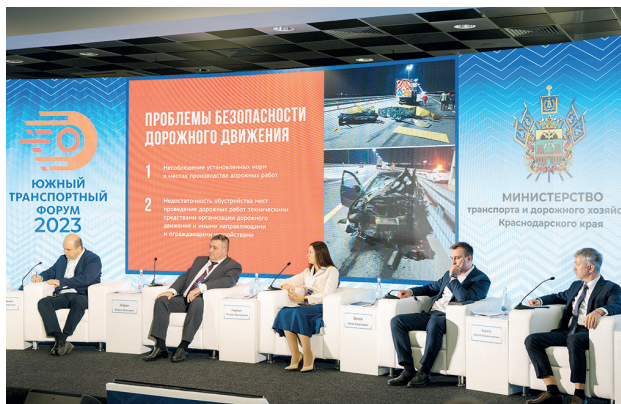
27 октября в рамках деловой программы Южного транспортного форума состоялось Выездное заседание комиссий Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации.

Южный транспортный форум, который прошел с 26 по 27 октября на «Сочи Автодроме» под девизом «Обновление. Цифровизация. Кадры», был организован Союзом транспортников Кубани при поддержке Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края.

Выездное заседание комиссий Общественного совета при Минтрансе России открыла его председатель Татьяна Горовая. Она выступила с основным докладом на тему «Работа Общественного совета при Минтрансе России по исполнению перечня поручений Президента России по развитию общественного транспорта».

В заседании приняли участие:

- Борис Лоран, первый заместитель председателя Совета, председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте (тема выступления: «Наземный городской транспорт: необходимость нормативного регулирования»);
- Илья Зотов, заместитель председателя Совета, член Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок («Меры государственного стимулирования для перехода городов на электротранспорт»);



- Сергей Бураго, член Комиссии по вопросам цифровой и низкоуглеродной трансформации отрасли, ускоренному внедрению новых технологий («Транспортные коридоры страны. Возможности и ограничения»);
- Алексей Кучмин, председатель Комиссии по вопросам развития транспортной инфраструктуры («Повышение безопасности дорожного движения на дорогах России»);
- Кирилл Янков, член Комиссии по вопросам цифровой мультимодальной пассажирской мобильности («Цифровизация транспорта: дружественная для пассажира»);
- Дмитрий Москалевич, руководитель Рабочей группы Общественного совета по противодействию беспилотным воздушным судам на объектах транспортной инфраструктуры («Актуальные модели угроз и принципы построения эффективной защиты»);
- Дмитрий Мороз, руководитель Рабочей группы Общественного совета по вопросам развития отраслевого образования в сфере транспорта («Совершенствование образовательной деятельности и опыт организации взаимодействия университетов и промышленных партнеров»).



По завершении деловой программы Южного транспортного форума Татьяна Горвая подвела его итоги:

«В связи с перестройкой логистики южное направление стало главной транспортной артерией. Мы наблюдаем стабильный рост объемов перевозок через Азово-Черноморский бассейн, с учетом развития транспортной инфраструктуры. Нельзя не отметить перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг», который ранее недооценивали.

По МТК «Север-Юг» в экспортном направлении в 2022 году было перевезено 10 миллионов тонн грузов, в этом году ожидаем уже около 15 миллионов тонн, причем основной рост приходится на Транскаспийский и Восточный маршруты.

Модернизация и перезапуск транспортных направлений – это возможность создать эффективные логистические цепочки. Текущий уровень развития технологий позволяет собрать больше информации и на ее основе рассчитать наиболее эффективные маршруты как для грузового, так и для пассажирского и личного транспорта.

В условиях бюджетных ограничений сейчас остро стоит вопрос качества планирова-

ния. У нас нет права на ошибку при принятии решений в части развития транспортной инфраструктуры, поэтому важно поддерживать развитие цифровых технологий, так как именно они обеспечивают точность и достоверность данных. Бизнес и пассажиры все еще не в полной мере готовы передавать данные о перевозках, хотя именно на основе этих данных можно сформировать наиболее оптимальный план развития отрасли.

Городской общественный транспорт нельзя оценивать через прямую финансово-экономическую окупаемость. Необходимо учитывать косвенные социально-экономические эффекты, так как общественный транспорт обеспечивает, в первую очередь, доставку сотрудников к месту работы. Есть масса примеров, когда из-за погодных условий в ряде городов останавливается любой транспорт и предприятия, города несут колоссальные убытки в своей сфере именно из-за того, что сотрудники не могут добраться до места работы. Поэтому при принятии решений о государственной поддержке развития общественного транспорта нужно учитывать именно мультипликативный эффект».

Фото: Евгений Юрин

БЫСТРЫЕ И АККУРАТНЫЕ

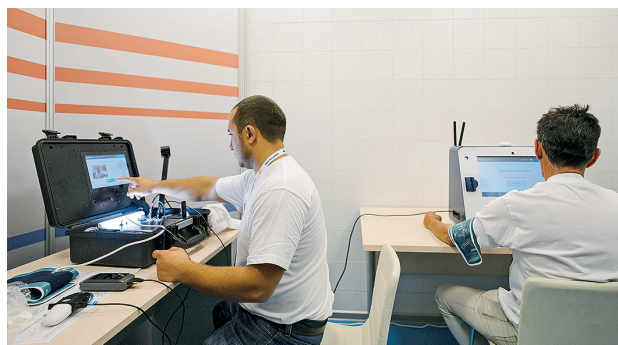
С 26 по 27 октября на трассе «Сочи Автодром» состоялся VI конкурс водительского мастерства «Водитель года», который ежегодно проводит Союз транспортников Кубани при поддержке Министерства транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края.

Конкурс начался с медицинского осмотра водителей. С 1 сентября вступили в силу поправки в федеральные законы «Об основах охраны здоровья граждан в РФ» и «О безопасности дорожного движения», которые разрешают дистанционный медосмотр водителей перед выпуском их в рейс. Как это работает, участники конкурса «Водитель года 2023» опробовали на себе, пройдя медосмотр в режиме онлайн.

Затем наступило время теоретической части конкурса: водителям пришлось ответить на 20 вопросов на знание ПДД. Главное отличие от экзамена, который проходит при сдаче на права, – результаты никак не повлияли на допуск к практической части.

В ней приняли участие более 70 водителей автобусов из разных регионов страны (в том числе впервые – из ЛНР и ДНР). Главным «пассажиром» стал стакан воды. По тому, насколько опустошенным он приезжал на финиш, судили об аккуратности водителя. Каждому участнику





нужно было выполнить несколько маневров: «колею», «змейку», заезд в гараж и параллельную парковку.

Победителем и призерами конкурса стали:

Категория «Малый класс автобуса»

- 1-е место – Петр Колмыков, ООО «Дизель Авто» (Ейск);
- 2-е место – Сейтметет Куриков, ООО «Старт» (Анапа);
- 3-е место – Марина Саушкина, ГУП «Сев-электроавтотранс им. А.С. Круподерова» (Севастополь).

Категория «Средний класс автобуса»

- 1-е место – Олег Чайкин, ИП Литвяков Н.Г. (Краснодар);

- 2-е место – Станислав Славинский, ООО «Кубань» (Краснодар);
- 3-е место – Андрей Бурнос, ООО «Дизель Авто» (Ейск).

Категория «Большой класс автобуса»

- 1-е место – Олег Барабанов, ООО «Новороссийская автоколонна» (Новороссийск);
- 2-е место – Сергей Жихарев, МУП «Пермгор-электротранс» (Пермь);
- 3-е место – Анастасия Фролова, ГУП «Сев-электроавтотранс им. А.С. Круподерова» (Севастополь).

По материалам stk-kuban.ru, t.me/stk_kuban
Фото: Евгений Юрин

ВАЖНАЯ ПРОФЕССИЯ

В День автомобилиста в Ставрополе подвели итоги Всероссийского конкурса мастерства среди водителей большегрузов «Лучший водитель России». Конкурс, прошедший под девизом «Единство. Сила. Развитие», организовала Общероссийская общественная организация развития автомобильной транспортной отрасли «Водители России».

На целый день центральная площадь Ставрополя превратилась в конкурсный полигон, где одиннадцать водителей на многотонном авто должны были справиться с несколькими заданиями: пройти «змейку», въехать в бокс и выполнить параллельную парковку. Испытания для участников имитировали жизненные ситуации: подъехать к грузовому пандусу, выполнить разворот в ограниченном пространстве.

В торжественной церемонии открытия приняли участие директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации

Сергей Семенов и первый заместитель председателя Правительства Ставропольского края Андрей Хлопянов. Главным судьей конкурса



стал Сергей Злобин – первый россиянин, который сел за руль болида «Формулы-1».

«Безусловно, профессия водителя является очень важной. И нам нельзя допустить ситуации, когда наш парк будет простаивать из-за того, что нет достаточного количества людей, готовых работать в этой сфере. Конечно, хотелось бы дать рекомендации регионам популяризировать профессию водителя грузовика и пассажирских перевозок среди молодежи», – сказал Сергей Семенов.

У всех конкурсантов была возможность показать лучшее время круга в двух попытках. За недочеты и касания назначались штрафные секунды.

Победителем и призерами конкурса стали:

- 1-е место – Анатолий Мусиенко, «Вестерн Петролеум Транспортэйшн» (Пермь);
- 2-е место – Дмитрий Хлопко, «Скиф-Карго» (Москва);
- 3-е место – Иван Селеменев, «Вестерн Петролеум Транспортэйшн» (Нижегородская обл.).

По словам Анатолия Мусиенко, он одержал победу благодаря не только опыту, но и образованию техника-механика. Знания тонкости работы мотора, трансмиссии, разгона, торможения, а также чувство габаритов позволяют правильно управлять автомобилем.

Все призеры кроме памятных подарков от партнеров получили денежный приз в размере 150, 100 и 50 тысяч рублей. Транспортные компании, которые направили своих водителей на конкурс, приняли участие в ярмарке вакансий.

По подсчетам организаторов, мероприятие посетило более 10 тысяч человек, из них больше двух тысяч человек – молодежь Ставропольского края, которая участвовала в профориентационной площадке «Водители России». В ее программу вошли лекции, грузовые мастер-классы, квизы на транспортную тему, гонки на радиоуправляемых грузовиках. Также всем желающим была предоставлена возможность прокатиться на седельном тягаче с профессиональным водителем-испытателем.

По материалам driversrussia.ru



БЕЗОПАСНОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ПЕШЕХОДОВ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАССАХ

Согласно Правилам дорожного движения по полосе для маршрутных транспортных средств могут двигаться автобусы, троллейбусы, велосипедисты, а также школьные автобусы и легковые такси. Нужно, правда, отметить тот факт, что водители маршрутного транспорта не обязаны двигаться по автобусной полосе.

Правила запрещают движение всех транспортных средств по выделенной полосе (кроме нескольких исключений, которые будут рассмотрены ниже), однако они никак не ограничивают движение автобусов и троллейбусов.

В больших городах водители часто ошибочно считают, что по выходным, например, в Москве и Санкт-Петербурге, можно ездить по «выделенке» всем без исключения.

Однако согласно правилам по автобусной полосе может передвигаться только общественный транспорт. Исключения составляют случаи, когда действие знака «Полоса общественного транспорта» ограничивается по вре-

мени дополнительными информационными табличками.

При этом, как мы знаем, трафик — это в каком-то смысле живой организм, который зачастую не следует только правилам и требует оперативных корректировок. Конечно, при наличии правильно выделенных полос и правильно настроенных светофоров движение общественного транспорта будет обеспечиваться без помех.

В регионах этот вопрос особенно актуален: зачастую автобусы останавливаются прямо посреди дороги, потому как не оборудованы специальные карманы. В результате движение замедляется, образуются пробки, а сам обще-



ственный транспорт не может вернуться в поток из-за скопления машин.

В компании «АИР Магистраль» предлагают в таких случаях использовать композитные устройства «КОМПО-ЛАЙН».

Быстровозводимые устройства используются, в том числе, для выгородки подъездов транспорта к остановке, для обеспечения безопасного движения пешеходов, для оперативного разграничения любой территории. В 2018 году «КОМПО-ЛАЙН» были впервые использованы в Ижевске и получили положительный отзыв от ГИБДД РФ: было предложено использовать устройства и на магистралях, и в городах.

Конструкция устройств ограждения проста в монтаже, установке, перевозке и хранении. «КОМПО-ЛАЙН» состоит из однотипных полимерных стоек и перекладин круглого сечения, скрепленных между собой специальным соединением. Длину можно регулировать за счет количества стоек.

Хорошим наглядным примером эффективности «КОМПО-ЛАЙН» может служить площадь трех вокзалов в Москве. Буквально несколько лет назад там наблюдался определенный хаос из-за отсутствия выгороженной территории парковки и упорядоченного движения пешеходов. Благодаря установке композитных устройств такси и автомобили могут спокойно подъезжать и останавливаться около Ленинградского и Ярославского вокзалов, что благоприятно сказывается на общем трафике, а пешеходы не перебегают проезжую часть в неположенном месте.



К слову, о безопасности пешеходов. В последнее время на федеральных трассах и муниципальных дорогах стали устанавливать модульные надземные переходы. Несмотря на свою функциональность и безусловную эффективность самой конструкции, есть один момент, который нарушает безопасность.

Речь идет о водителях грузовиков, чьи транспортные средства не соответствуют габаритам. В результате поднятый кузов такого транспорта врывается в переход, что приводит к печальным последствиям, например, падению людей с высоты.

Во избежание таких ситуаций в компании «АИР Магистраль» была разработана металлическая опора, она устанавливается за 150–200 метров до перехода. Опора служит своего рода предупредительным знаком для тех, кто не соблюдает разрешенные размеры. В случае столкновения грузовому средству не причиняется особый вред, сама опора быстро убирается, а пешеходы остаются в безопасности.

СПРАВКА

Компания «АИР Магистраль» занимается разработкой и внедрением средств обеспечения дорожной безопасности, каждое из которых имеет доказанную эффективность в части снижения количества ДТП. Успех разработок обусловлен, в том числе, большим опытом работы, наличием собственного производства, использованием только высококачественных материалов и технологий, а также непосредственным участием в обсуждении и принятии дорожных ГОСТов на федеральном уровне.

В распоряжении компании есть несколько высококвалифицированных бригад с опытом работы на самых сложных участках – от Саммита АТЭС Владивосток-2012 до чемпионата мира по футболу-2018.

НОВЫЕ СЕРВИСЫ ДЛЯ КОНТРОЛЕРОВ

Костромская область одной из первых в стране провела в областном центре масштабную работу по изменению транспортной системы, обновив подвижной состав, внедрив цифровые технологии, перейдя на брутто-контракты для перевозчиков. Для оперативного контроля и анализа транспортной работы по результатам конкурсных процедур в регионе определен единый транспортный оператор ООО «Аргус-Сервис», объединивший в себе ряд организационных и инновационных сервисов комплексной платформы управления общественным транспортом от ООО «Дататакс».

Собираемость билетной выручки – важный вопрос управления транспортной системой региона, неразрывно связанный с эффективностью контроля оплаты проезда. Комплексный подход к автоматизации мониторинга и контроля перевозок пассажиров на всем его жизненном цикле – ключевая задача цифровой платформы. Сервис по выявлению безбилетного проезда является частью платформы и направлен на повышение продуктивности работы контрольно-ревизионной службы.

Технологично, удобно, понятно

Масштабная транспортная реформа стартовала в Костроме 1 июля 2023 года: была выстроена удобная маршрутная сеть, на улицах города в полном соответствии с расписанием курсируют современные низкопольные автобусы, введена бескондукторная система оплаты проезда, появились онлайн-инструменты информирования пассажиров о работе транспорта – на табло на борту автобусов и в мобильном приложении «Кострома транспорт».

Неотъемлемой частью транспортной системы является контрольно-ревизионная служба оператора ООО «Аргус-Сервис». Для работы сотрудники получают современное мобильное оборудование со специальным приложением для контролеров.



Вадим Слюсаренко,
руководитель
регионального
навигационно-
информационного
центра
ООО «Аргус-Сервис»

«Комплексная система мониторинга работы общественного транспорта позволяет оперативно выявлять факты неоплаты проезда со стороны пассажиров, – поясняет руководитель регионального навигационно-информационного центра ООО «Аргус-Сервис» Вадим Слюсаренко. – Главное преимущество работы в новой системе – это прозрачность. Все автобусы снабжены дополнительным оборудованием: датчиками над каждой дверью, которые фиксируют количество вошедших и вышедших пассажиров. Полученные данные анализируются по всем произведенным оплатам проезда. Сравнивая данные о количестве вошедших пассажиров и оплаченных проездов, мы получаем информацию, сколько безбилетников было на том или ином рейсе. Система автоматически определяет транспортное средство, где прогнозируется наибольшее количество безбилетных пассажиров. Далее формируются заказ-наряды для про-

верок, и контролер направляется точно на тот маршрут, который указан в его приложении».

Престиж и интерес

Прежде чем внедрить систему выявления безбилетного проезда у себя в Костроме, сотрудники навигационно-информационного центра побывали с визитами в других регионах, где транспортная реформа стартовала раньше. Обмен опытом, знакомство с реальными эффектами практического применения цифровых сервисов (безбилетный проезд снижается на 4–12%) – все это позволило использовать инновации более уверенно.

Благодаря новым технологиям профессия специалиста контрольно-ревизионной службы

стала привлекательна для молодежи. Опрос сотрудников службы показал, что работать стало интереснее, а продуктивность выросла – опытные контролеры оценили удобство приложения, так как сервис полностью освободил их от длительного заполнения форм и журналов вручную.

«Положительные эффекты от внедрения новой системы заставляют задуматься о масштабировании проекта, – подчеркивает Вадим Слюсаренко. – Наши пассажиры тоже оценили эффект положительных перемен: повысился комфорт и качество работы городского транспорта».

Теперь уже костромичи сами готовы делиться опытом внедрения цифровых сервисов со своими коллегами из других регионов.

Цифровая платформа управления мобильностью



dtpax.ru

info@dtpax.ru

+7 499 110-74-09

РЕКЛАМА

8 ПРЕИМУЩЕСТВ АВИБУСА, О КОТОРЫХ ВЫ, ВОЗМОЖНО, НЕ ЗНАЛИ



Avibus

from BlaBlaCar

Система Авибус: Управление автовокзалами – профессиональное решение для автоматизации пассажирских перевозок. Авибус отвечает требованиям самых крупных региональных сетей автовокзалов и является одним из лидеров рынка автоматизации автовокзалов в России.

Из огромного множества преимуществ Авибуса мы отобрали 8, которые делают систему уникальной, а работу пользователей более стабильной и удобной.

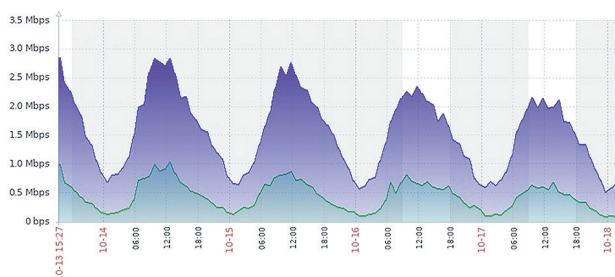
1. Не на птичьих правах

Как показывает практика, риск потерять контроль над системой присутствует всегда. Разработчик может уволиться, выдвинуть невыполнимые условия, пропасть с радаров или случайно уничтожить исходный код системы. Такая потеря равносильна смерти решения, ведь без исходного кода невозможны доработки, развитие и даже исправление ошибок.

Автовокзалы, внедрившие Авибус, в этом плане застрахованы со всех сторон. Авибус – единственное на рынке решение, которое поставляется с открытым исходным кодом. Любой программист 1С, после погружения в код, может адаптировать и развивать Авибус самостоятельно.

2. Сколько у вас там в попугаях?

Пару месяцев назад мы запустили новый сервис – мониторинг производительности. По желанию партнера мы в реальном времени отслеживаем основные характеристики его серверов, СУБД, нагрузку на дисках, использование опе-



ративной памяти и прочие важные параметры. В случае аварии на ресурсах партнера мы можем оперативно среагировать и дать рекомендации, как быстро решить проблему и предотвратить ее повторение в будущем.

Некоторые проблемы мы предотвращаем еще до их появления. Например, заранее предупреждаем, что заканчивается место на диске, предотвращая, тем самым, аварийную остановку автовокзала. Кроме того, мы постоянно мониторим индекс производительности системы. Если обнаруживаем проблемы, тут же анализируем технические логи и передаем автовокзалу рекомендации, как обеспечить адекватную скорость работы даже при высокой нагрузке.

3. Рука на пульсе?

Отчеты в системе Авибус – то, чем мы особенно гордимся. Сейчас в стандартной поставке системы более 50 отчетов, которые гибко настраиваются под потребности и масштабы различных автовокзалов и АТП.

Изменить структуру отчета или добавить новые строки, столбцы, фильтры и переменные может пользователь без специальных знаний в программировании. А если нужен новый нестандартный отчет, сформировать его может любой программист 1С.

Всем руководителям автовокзалов мы рекомендуем еженедельно следить за коэффициентом наполняемости рейсов, ведь именно этот отчет наглядно показывает, как пассажиры отреагировали на новую маркетинговую акцию, изменение времени отправления или появление новых сервисов.

4. Тут все элементарно, Ватсон

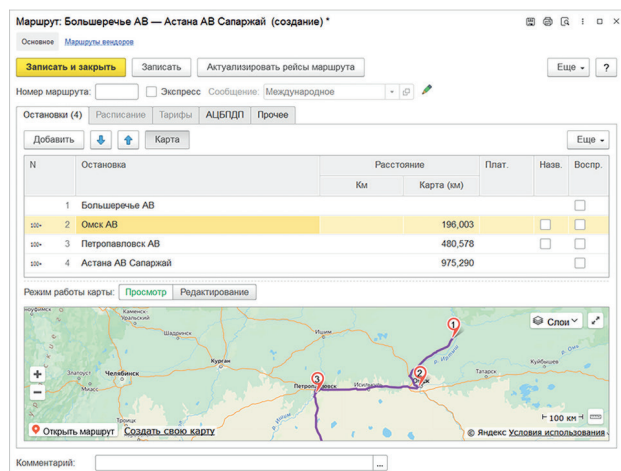
Отчеты отчетами, но как формируется итоговая сумма или как найти причину расхождения? Благодаря сквозной ссылочной навигации Авибус позволяет детализированно расширить любой отчет, перемещаясь из одного документа в другой. Например, можно раскрыть список всех проданных билетов, прямо из него провалиться в конкретный билет, где зафиксирован тариф, примененная льгота, данные пассажира и множество другой информации, полученной при продаже билета. Отсюда же можно попасть в документ, где описаны условия работы с перевозчиком,

где вдруг окажется, что на все нечетные билеты этого перевозчика действует скидка 15% каждый третий понедельник месяца. Это, кстати, тоже можно настроить в Авибусе.

5. Настоящая карта внутри

Авибус давно и прочно интегрирован с крупными онлайн-сервисами, такими как Яндекс Справочник. При этом геоданные маршрутов сверяются с тремя источниками данных, среди которых Яндекс Карты.

Благодаря этому процесс создания остановок прост как никогда. Пользователь вводит название остановки, а Авибус автоматически заполняет всю информацию о ней, доступную в онлайн-каталогах. Это адрес, телефоны для связи, часовой пояс и даже альтернативные названия. Вы можете быть уверены, что пассажир, купивший ваш билет, получит актуальную информацию о месте отправления автобуса.



Эта интеграция также незаменима при создании маршрутов – система строит маршрут на карте и проверяет расстояние между остановками. Если в список остановок на маршруте случайно попала остановка со схожим названием, пользователь увидит это на карте, а система дополнительно просигнализирует о некорректном (экстремально коротком или, напротив, удаленном) расстоянии между остановками по маршруту. Ошибиться довольно сложно.

6. Робот вместо диспетчера

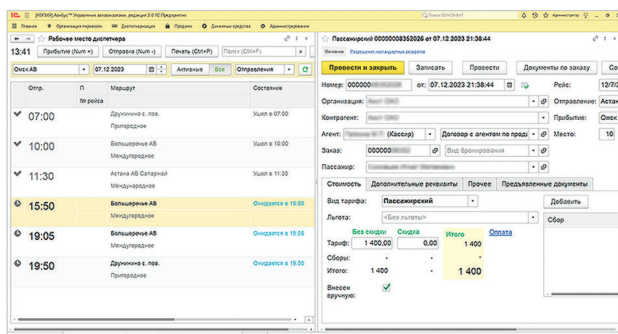
Для автостанций, где нет сотрудника, выполняющего обязанности диспетчера, или для очень крупных автовокзалов, где диспетчер ежедневно управляет огромным потоком рейсов, мы рекомендуем подключить Автодиспетчер.

Автодиспетчер умеет запускать автоинформатор, отмечать прибытие и отправку рейсов, печатать посадочные ведомости и рассылать SMS-сооб-

щения пассажирам в автоматическом режиме без участия человека. Это позволяет разгрузить специалиста от выполнения однотипных рутинных операций для выполнения более важных задач.

7. Многозадачность Цезаря

Для продвинутых и суперпродуктивных пользователей в Авибусе предусмотрена возможность открывать одновременно несколько окон программы. Например, рабочее место диспетчера и окно отчетов, чтобы диспетчер мог заниматься диспетчеризацией рейсов и одновременно просматривать ведомости по отчетному периоду.



Одновременно можно открыть любые два окна, вертикально или горизонтально относительно друг друга. Причем размер окон можно изменять. В любой момент одно из окон можно закрыть и вернуться в стандартный режим работы программы.

8. Больше никаких квот!

Отказ от квот возможен только при наличии стабильной и мгновенной связи между автовокзалом и перевозчиком, достичь которой стало возможным благодаря Сервису интеграции.

Сервис интеграции – это сервис, который встраивается между базами и реализует обмен информацией о занятости мест в реальном времени, а значит, всем участникам интеграции доступно максимальное количество билетов на маршруте. И если ранее автовокзал мог продать только доступные по квоте места, то теперь он может продать любое количество билетов на свободные места в автобусе.

Это и многое другое про Авибус

Мы не просто разрабатываем систему автоматизации, мы комплексно подходим к созданию большого профессионального решения, которое поможет пользователям упрощать задачи, выполнять работу эффективнее и в соответствии с законодательством, а также профессионально решать любые профильные вопросы.

Больше информации о продуктах и сервисах Авибус ищите на сайте avibus.pro



Avibus

from BlaBlaCar

8 преимуществ Авибуса, о которых вы не знали:

1. Отказ от квот
2. Робот вместо диспетчера
3. Мониторинг производительности

+ **5 других** особенностей, которые делают Авибус уникальным,
ищите в статье в этом выпуске

РАБОЧАЯ ГРУППА РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА КОМИССИИ ПО ВОПРОСАМ
ПРОВЕДЕНИЯ МОЛОДЁЖНОЙ ПОЛИТИКИ
И РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА
ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ

При поддержке

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ
ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ



Транспорт

ЕДИНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
СИСТЕМА
«АВТОБУСНЫЕ
ЛИНИИ
СТРАНЫ»

АССОЦИАЦИЯ



МОСКОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ



Практикум



@ 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

ПАРКОВОЧНЫЕ СИСТЕМЫ И ИХ РОЛЬ В МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ. ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Настоящая статья начинает серию публикаций об интеллектуальных парковочных системах и среднесрочных перспективах их развития. Парковкам и парковочным пространствам посвящено множество публикаций, и, казалось, тема стала рутинной. Но в связи со стремительным проникновением в повседневную жизнь идеологии и технологий MaaS (Mobility as a Service – далее MaaS) возникла необходимость взглянуть на устоявшуюся отрасль с новых позиций. В данной статье будут рассматриваться главные тенденции и проблемы, а возможные варианты решения и успешный опыт будут рассмотрены более детально в последующих публикациях.

Первый вопрос, на который нужно найти ответ при решении любой задачи транспортной мобильности, заключается в понимании текущих потребностей населения и прогнозировании возможных изменений в ближайшие годы. Во всем мире существует тенденция ускоряющегося сосредоточения населения в крупных городах с населением более 1 000 000 жителей. Сегодня в крупнейших городах мира, стремительный рост которых по количеству и концентрации населения наблюдается не только в развитых странах, но и в странах догоняющей экономики, проживает более половины населения планеты. Города-миллионники выполняют важнейшую роль, обеспечивая человека жильем и работой. Крупный город является центром культуры, образования, медицинских услуг, технического прогресса, местом вложения капитала и получения прибыли. Безусловно, существуют пределы концентрации населения, а это значит, что на различных этапах урбанизации необходима разумная пространственная, а следовательно, и транспортная организация. Существенные коррективы в тенденции урбанизации и спроса на транспортные услуги внесла эпидемия ковида. Наибольшая скорость распространения заболеваемости была в самых крупных городах. В результате города использовали различные механизмы транспортной изоляции.



Максим Исаев,
руководитель рабочей группы по вопросам цифровизации транспортной отрасли Общественного совета при Минтрансе России, директор по развитию транспортных проектов ООО «Цифровые решения регионов»

Большое число предприятий перешло на режим удаленной работы сотрудников, и, как очевидное следствие, в разы выросли объемы сервисов доставки ежедневно необходимых продуктов. Спрос населения на транспортные услуги упал на десятки процентов, одновременно вырос спрос на транспортные сервисы для логистических компаний. Во время ковида сектор парковок особенно активно снижал комиссии за свои услуги и ускорял переход на бесконтактные транзакции. Но означает ли это долговременную тенденцию или это временный изгиб на графике постоянного роста спроса? Никто не знает точного ответа на этот вопрос, но, скорее всего, поменяются лишь способы реализации потребностей и качество востребованных сервисов, а не глобальная потребность перемещения. Невозможно переместить образовательные и медицинские учреждения, объекты культуры, исторические поселения, полностью заменить личное общение с друзьями и родственниками на мессенджеры. Наиболее гибкой технологией быстрой подстройки на изменяющиеся запросы в транспортном обслуживании основной нуждающейся в них группы населения – жителей больших городов – является технология MaaS. MaaS – преобразующая транспортное обслуживание концепция, которая меняет практику планирования и варианты передвижения. Во-первых, MaaS по-

зволяет пользователям получать рекомендации, эффективно планировать, бронировать и оплачивать разнообразные транспортные и сопутствующие услуги, включая парковку, через единую цифровую платформу. Вторая фундаментальная идея, лежащая в основе МaaS, состоит в том, чтобы разнообразить способы перемещения, дополняя передвижения на личных транспортных средствах другими возможностями, предоставляемыми в качестве услуги. Этот подход интегрирует различные виды транспорта и связанные с ними услуги в единое, комплексное и мобильное решение по требованию, адаптируя их к индивидуальным потребностям. В результате МaaS значительно повышает комфорт передвижения. Наиболее важная задача, которая в настоящее время решается разработчиками технологий и систем МaaS, заключается в унификации пользования их услугами, чтобы потребители могли использовать личный опыт, а в идеале и интегрированные между собой платформы разных городов и даже стран. Александр Менн назвал такую



Александр Менн,
доктор технических наук, профессор, эксперт рабочей группы по вопросам цифровизации транспортной отрасли Общественного совета при Минтрансе России

технологии транспортным роумингом, аналогично тому, как потребитель мобильной связи, оказываясь на разных территориях, продолжает через роуминг работать со своим «домашним» мобильным оператором, а мобильные операторы разных городов и стран самостоятельно, не нарушая комфорт пользователя, решают проблемы взаиморасчетов. Очевидно, что одной из наиболее актуальных проблем является достижение парковочного роуминга, не зависящего от того, как передвигается пользователь: на личном, арендованном или каршеринговом автомобиле.

Технология МaaS неразрывно связана с другой быстро развивающейся технологией – «цифровые двойники» (далее ЦД), одним из важнейших элементов которой является искусственный интеллект, точнее, «машинное обучение». Технология ЦД включается в каждую современную платформу МaaS, претендующую на оказание услуги

транспортного роуминга, так как именно цифровой двойник удаленной транспортной системы позволяет получить информацию об ее особенностях, ценовых характеристиках, расписании и т. п. Например, применительно к парковочным объектам для бронирования и оплаты стоянки в разных точках страны и мира необходимо иметь актуальную информацию о расположении, вместимости и тарифах паркинга, а также с помощью машинного обучения прогнозировать доступность паркинга в требуемые пользователю дни и часы.

Для обеспечения комфортности при мультимодальных перевозках остро встал вопрос о создании мультимодальных пересадочных узлов или, как их стали называть в последнее время, мультимодальных хабов. В мультимодальные хабы включают парковки личного транспорта, электрозарядные терминалы, пункты аренды средств малой мобильности, остановки общественного транспорта, стоянки такси и сопутствующие сервисы. Администрации городов вкладывают средства в организацию самых крупных пересадочных узлов. Обычно это вокзалы, конечные остановки линий метро или пригородных автобусных маршрутов и т. п., где за день проходят десятки тысяч людей. Однако в дополнение к этим пересадочным узлам в жилых районах, возле крупных предприятий и офисов стали создаваться небольшие мультимодальные хабы, в строительство которых вкладывают собственные средства сервисные транспортные предприятия.

Индустрия парковки автомобилей остается одним из двух важнейших инструментов повышения мобильности в городах. По оценке урбанистов, воздействие правильно организованных интеллектуальных парковок на мобильность уступает только развитию общественного транспорта и опережает ИТС и другие методы регулирования транспортных потоков. Перечисленные новые технологии (МaaS, цифровые двойники, машинное обучение, мультимодальные хабы) не исчерпывают актуальную тематику при создании парковочных пространств. За границами начального представления тематики остались важные вопросы, например, нахождение баланса между спросом и предложением на парковочных пространствах, достигаемое гибким тарифным регулированием. Время быстро меняет актуальность тех или иных вопросов. Возможно, затронутые темы уже вскоре окажутся не востребо-ванными. Но почти наверняка появятся другие.

Своей миссией видим необходимость соответствовать темпу изменений тенденций и развитию транспортных систем будущего!

НИИАТ: НОВЫЕ ПРИОРИТЕТЫ И АМБИЦИОЗНЫЕ ЗАДАЧИ

ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» создано 14 марта 2006 года на основе преобразования ранее существовавшего с середины 90-х годов ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта».



Институт был образован в 1930 году Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР в системе Цудортранса СССР и первоначально назывался «Центральный институт автомобильного транспорта» (ЦИАТ). Еще в 30-е годы институт выпустил ряд важнейших документов, в том числе стандарты на автомобильное топливо и смазочные материалы, на пересечения дорог в одном уров-

не, на технические требования к автомобильным фарам. Тематика института была весьма широка, недаром заказчиками работ выступали многие министерства и ведомства СССР.

В конце 30-х годов институт был расформирован, а его архивы уничтожены. Он был возрожден в 1939 году, когда и получил свое нынешнее название – Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ).

Начиная с этого времени институт в качестве самостоятельной структурной единицы входил в систему Министерств автомобильного транспорта РСФСР и СССР.



В конце 80-х годов прошлого века в институте работало более 1100 человек, включая его филиалы в городах Ленинград, Ульяновск, Иркутск и Краснодар.

Новое руководство ОАО «НИИАТ»

22 ноября 2023 года директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Сергей Семенов представил коллективу ОАО «НИИАТ» генерального директора Валерия Машкова.

Валерий Машков работал руководителем Секретариата первого заместителя председателя Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации Андрея Турчака, первым заместителем генерального директора Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» Министерства транспорта Российской Федерации, проректором по цифровой трансформации Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ).

Сергей Семенов подчеркнул, что НИИАТ является одним из главных партнеров Минтранса России в области организации



Сергей Семенов, Валерий Машков



Валерий Машков,
генеральный директор
ОАО «НИИАТ»

дорожного движения и территориально-транспортного планирования, и напомнил, что совсем недавно институт стал уполномоченным органом по верификации данных о проведении медицинских осмотров с использованием изделий, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации.

Валерий Машков поблагодарил коллег за оказанное доверие и отметил, что перед институтом стоят амбициозные задачи, в достижении которых он полагается на опыт и знания ученых.

5 декабря 2023 года научным руководителем ОАО «НИИАТ» назначен д.т.н., профессор Нораир Блудян – он будет отвечать за научное руководство деятельностью института, определение приоритетных направлений и формирование предложений по тематике научных исследований и разработок, а также осуществлять общий контроль за выполнением всех научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

НИИАТ расширит программу научных исследований по цифровизации транспортной отрасли

19 декабря на площадке Первого международного форума «Цифровая транспортация» представители Правительства РФ, бизнеса, экспертов и науки из России и дружественных стран, среди которых был генеральный директор НИИАТ Валерий Машков, обсудили цифровое развитие транспортной отрасли и логистики.

«НИИАТ непрерывно выполняет комплекс научных работ по анализу, оценке, экспертизе и разработке собственных цифровых решений для автотранспортной отрасли и готов к со-

трудничеству в реализации указанных проектов. Мы ориентируемся на постоянно меняющиеся вызовы отрасли и по итогам форума продолжим работу над инструментами цифровизации транспортных потоков грузовых и пассажирских перевозок, электронного документооборота, повышения производительности труда водителей при условиях цифровой трансформации, беспилотного грузового транспорта, ИТС для городских агломераций и междугородних дорог», – сообщил Валерий Машков.

Президент России Владимир Путин определил цифровую трансформацию одной из пяти национальных целей развития страны до 2030 года. И сфера транспорта и логистики сегодня в числе лидеров цифровизации.

НИИАТ разработает предложения по сокращению издержек автоперевозчиков

20 декабря в Торгово-промышленной палате Российской Федерации прошло совместное заседание Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию и Союза транспортников России с участием Минтранса России. В мероприятии принял участие научный руководитель ОАО «НИИАТ», заместитель председателя Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, д.т.н., профессор Нораир Блудян.

«Известно, что проблемы реальной отрасли автомобильного транспорта являются следствием, в том числе недостаточной проработанности и обоснованности тех или иных положений, действующих нормативно-правовых актов. К их числу необходимо отнести, в первую очередь, проблемы организации регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам в рамках государственных контрактов, – рассказал Нораир Блудян. – Перевозчики несут существенные финансовые издержки из-за занижения заказчиками начальной (максимальной) цены контрактов (НМЦК), а также по причине отсутствия законодательной возможности изменения цены государственных контрактов. Все это ложится тяжелым бременем на перевозчиков, особенно по длинным контрактам, заключенным сроком на 5–7 лет».

НИИАТ озвучил подходы к обеспечению функционирования рынка запасных частей, услуг и ремонта транспортных средств по ОСАГО

20 декабря Объединение автопроизводителей России (ОАР) и Национальная ассоциация производителей автокомпонентов (НАПАК) провели 117-ю международную научно-техническую конференцию на тему «Техническое регулирование в области автотранспортных средств».

От ОАО «НИИАТ» с докладом на актуальную для Российской Федерации тему «Проблемы применения бывших в употреблении составных частей и оборудования при восстановительном ремонте транспортных средств в рамках ОСАГО» выступили первый заместитель генерального директора по научной работе Виталий Комаров и советник генерального директора Михаил Низов. Они предложили меры по обеспечению соблюдения общих правил для экономических субъектов на едином рынке услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств и избегания искажения конкуренции.

Сделанные в ходе семинара доклады и предложения представителей ведущих научных организаций и отраслей производства и эксплуатации автотранспортных средств были детально обсуждены для последующего внесения в итоговую резолюцию конференции.

НИИАТ запустит работу по научно-техническому сопровождению развития транспортной системы столицы

21 декабря в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы состоялось заседание Экспертного совета по науке.

Члены совета проанализировали работы, выполненные в 2022–2023 годах, и отметили, что план НИОКР на 2024 год является наглядным примером комплексного подхода к вопросу стратегии развития транспортной системы столицы. Общеизвестно, что столичный транспорт в настоящее время является общепризнанным мировым центром инновационного развития и может служить прототипом для развития региональных транспортных систем.

Научный руководитель ОАО «НИИАТ», член Экспертного совета, д.т.н., профессор Норайр Блудян подчеркнул, что НИИАТ ставит для себя задачу на настоящем этапе включиться в активную фазу взаимодействия в части научно-технического сопровождения развития транспортной системы столицы.

«Московский транспорт многообразен, и отчасти требуются очень специфические компетенции и научные школы, – сказал он. – Вместе с тем, есть совершенно конкретные направления научных исследований, по которым институту необходимо готовить свои заявки и направлять в Экспертный совет по науке при Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. У НИИАТ есть все инструменты для проведения исследований по повышению доступности общественного транспорта для маломобильных групп населения, эффективности функционирования сложных транспортно-пересадочных узлов, проблемам развития маршрутизированного электрического транспорта, СИМ и их инфраструктуры, оценке состояния реализации проекта платных парковок в Москве».

Также НИИАТ постоянно использует инновационные подходы и модели по формированию эффективной маршрутной сети, включающей в себя наземный автомобильный транспорт (в том числе с учетом такси и каршеринга), электробусы, трамваи и троллейбусы.

Студенты Московского политехнического университета будут стажироваться в ОАО «НИИАТ»

11 декабря НИИАТ подписал соглашение о сотрудничестве с Московским политехом на Дне открытых дверей университета. В нем обучается 18 000 студентов по более 250 направлениям.

Генеральный директор ОАО «НИИАТ» Валерий Машков рассказал студентам и абитуриентам о возможностях учебной практики и трудоустройства, вручил руководству вуза 20 сертификатов для студентов на прохождение стажировок в стенах старейшего научного заведения в области проблем функционирования автотранспортного комплекса и закрепил



Валерий Машков, Гюзель Шарипзянова

намерения на бумаге подписанием соглашения о сотрудничестве.

Со стороны Московского политеха подписантом соглашения выступила проректор по учебной работе Гюзель Шарипзянова.

Документ предусматривает проведение совместных образовательных мероприятий и научных исследований, содействие трудоустройству выпускников Политеха, привлечение работников НИИАТ к образовательному процессу и проведению государственной итоговой аттестации по программам высшего образования.

«Институт является ведущим научно-исследовательским центром в области проблем эксплуатации автомобильного транспорта и участвует в разработке всех нормативных и нормативно-правовых документов, регламентирующих функционирование автотранспортной отрасли. Международная ситуация и произошедшие в стране изменения значительно повлияли и расширили круг проблем, которые должен решать институт для развития отрасли. Но у НИИАТ огромный потенциал для решения всех стоящих перед ним задач. Валерий Машков, новый руководитель НИИАТ, имеет большой опыт работы и в органах власти, и в научных институтах, и в отраслевых проектах цифровизации. Я не сомневаюсь, что заявленные грандиозные планы как руководителем, так и институтом в целом, он успешно реализует», – говорит первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России Борис Лоран.

По материалам ОАО «НИИАТ»

Отраслевой журнал

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

- Администрация Президента РФ;
- Совет Федерации ФС РФ;
- Государственная Дума ФС РФ;
- Генеральная прокуратура РФ;
- Следственный комитет РФ;
- Министерства РФ: транспорта; внутренних дел; экономического развития; цифрового развития; связи и массовых коммуникаций;
- Федеральные службы: безопасности; по надзору в сфере транспорта; налоговая;
- Федеральное дорожное агентство;
- Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- Пассажирские автотранспортные предприятия;
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции;
- Отраслевые союзы и объединения автотранспортных предприятий;
- Профсоюзные организации работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
- Отраслевые научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения;
- Организации, работающие в сфере автомобильного транспорта по направлениям: разработчики программного обеспечения; производители, поставщики подвижного состава и комплектующих; производители, поставщики и системные интеграторы инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности; страховые лизинговые и туристические компании.

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

Образовательный проект «Транспорт Практикум»

Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»

При поддержке



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В новый год с BlaBlaCar

Надеемся, что в 2024 году нас ждет благополучный и плодотворный совместный путь, наполненный новыми целями, вдохновением и творческими идеями. Желаем Вам энергии, оптимизма и успешного развития бизнеса. Хорошо, что нам по пути!

Команда BlaBlaCar



Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro