

#89 (апрель–июнь 2024)

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Усиление транспортного блока

6



8

Минтранс России:
в плотном графике



12

Сибирский
транспортный форум



Соболь NN минивэн ГОРОД ЭТО Я



СПЕЦИАЛЬНАЯ ЦЕНА
от **3 700 000** ₽

- Трансформируемый салон
- Категория В (6+1 мест)
- Гарантия 4 года или 200 000 км



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

Информация о товаре носит исключительно справочный характер и не является публичной офертой. Информацию о наличии товара, его характеристиках и стоимости можно узнать в официальных дилерских центрах или у официального дистрибьютора АО «ГК «СТТ» по номеру клиентской службы 8 800 700-07-47 (круглосуточно, звонок по России бесплатный).

Содержание



10



18



28



44

Состав экспертного совета
отраслевого журнала
«Российские автобусные линии» **2**

Слово редактора **4**

Тема номера

Усиление транспортного блока **6**

В плотном графике **8**

Отрасль и власть

Цифровизация общественного транспорта **10**

Транспорт Сибири:
глобально и на перспективу **12**

Обмен опытом и знаниями **16**

Модернизация по-уральски **18**

Развитие автотранспорта
в современных условиях **22**

Развитие общественного
транспорта Перми **26**

Общественный транспорт

Первым делом – безопасность **28**

Партнерство государства
и бизнеса всегда дает плюс **30**

Информационные технологии

Как работает служба технической
поддержки Авибус **34**

Аналитика больших данных:
в помощь регионам и перевозчикам **36**

Импортозамещение:
новые возможности и вызовы **40**

Отрасль и наука

Экспертное сопровождение проектов
Минтранса России **42**

Отрасль и образование

«Профессионалитет» как форма
прикладного образования **44**

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ
ПРОБЛЕМЫ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**
89 (апрель-июнь 2024)

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:
Минтранс России,
t.me/ets_russia

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 01.07.2024 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.,
советник генерального
директора ОАО «НИИАТ»



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



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



Горовая Т. В., первый
заместитель генерального дирек-
тора Фонда «Центр стратегиче-
ских 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
транспортных 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»



ГОСЛИЗИНГ СНОВА В ДЕЙСТВИИ

ВЫГОДА

до **1 000 000** ₽*



-  Автобусы в наличии
-  Гарантия 3 года или 150 000 км
-  Межсервисный интервал до 20 000 км
-  Гарантия до 10 лет от сквозной коррозии
-  Надёжность подвески на дорогах с любым покрытием
-  Перевозка маломобильных пассажиров

autoplatform.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама. * Указанная выгода на автобус ПАЗ-422320 «Ситимакс-9» (Ситимакс 9), складывается из скидки по Фирменной лизинговой программе в размере 500 тысяч рублей и скидки 500 тысяч рублей на аванс при приобретении автобуса по Государственной программе льготного лизинга, предоставляемой лизинговой компанией участником программы. Скидка по фирменной лизинговой программе предоставляется клиенту при наличии в собственности клиента транспортного средства со следующими характеристиками: тип ТС автобус, городской, категория М3, длина от 7,51 до 10 м., расположение мотора – заднее. Максимальное количество автобусов реализуемых одному клиенту в рамках Программы – 3 шт. Параметры Фирменной лизинговой программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией участником программы, обязательно страхование КАСКО. Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Перечень лизинговых компаний участников Государственной программы льготного лизинга определяется Минпромторг РФ. Предложение действительно до 30.09.24 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности уточняйте у дилеров «ПАЗ».



Борис Лоран,
главный редактор
журнала «Российские автобусные линии», президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», член правления Российского автотранспортного союза, член Координационного совета представителей автомобильного и городского электрического транспорта Минтранса России, член Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, член Общественного совета при Минтрансе России, 1-й заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России



«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

После инаугурации Президента России Владимира Путина Правительство РФ в соответствии с Конституцией ушло в отставку. 10 мая Президент переназначил Михаила Мишустина главой кабинета. В новом составе Правительства, в том числе, усилен транспортный блок. 20 мая заместитель председателя Правительства РФ Виталий Савельев представил Министра транспорта Романа Старовойта коллективу министерства. Виталий Савельев отметил, что новый министр имеет уникальный опыт работы в отрасли: он долгое время руководил Федеральным дорожным агентством, занимал должность заместителя Министра транспорта РФ, затем пост губернатора Курской области.

Роман Старовойт озвучил основные направления деятельности министерства. В том числе шла речь о национальной цели «Цифровая трансформация». Здесь транспорт связан с достижением показателя «цифровой зрелости» государственного управления и ключевых отраслей экономики. Достижение обозначенных целевых показателей планируется через мероприятия двух национальных проектов: «Инфраструктура для жизни» и «Эффективная транспортная система» – нацпроект «Транспорт». Одна из ключевых целей национального проекта «Транспорт» – рост мощности единой опорной транспортной сети. Министр отметил, что в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни» будут решаться задачи, поставленные в новом Указе Президента России, в том числе в части повышения нормативного состояния автодорог, общественного транспорта и снижения смертности на дорогах.

7 мая 2024 года Президент России Владимир Путин подписал Указ о национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года. В рамках национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» непосредственно к транспортной отрасли относится ряд целевых показателей. Предполагается увеличение до 85% к 2030 году доли парка общественного транспорта в агломерациях и городах со сроком эксплуатации не старше нормативного. В нормативное состояние будет приведено до 60% дорог регионального значения и 85% – федерального значения и крупнейших агломераций, а также опорной сети дорог.

В мае Министерство транспорта РФ отметило важный, двадцатилетний юбилей. 20 мая 2004 года Указом Президента России Министерство транспорта и связи РФ было преобразовано в Минтранс России и Министерство информационных технологий и связи. В результате административной реформы Минтранс стал единым органом управления, соединив в своей структуре все составляющие транспортной системы страны. Объединение всех отраслей транспорта в едином ведомстве произошло впервые с 1809 года. За два десятилетия транспортная отрасль совершила настоящий прорыв. Были достигнуты новые высоты в развитии гражданской авиации, строительстве автомобильных и железных дорог, а также водных путей сообщения.

В июне в Новосибирске в рамках XI Международного Сибирского транспортного форума состоялось очередное открытое заседание Общественного совета при Минтрансе России, на котором подробно обсуждались вопросы развития национальных проектов.

ИНВЕСТИРУЕМ В ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО

ГРУППА
МОВИСТА

Реализуются концессии
по обновлению электротранспорта
в **10 регионах РФ**

«Группа Мовиста» проводит активные
работы по модернизации трамвайной сети в
Курске, Липецке, Ярославле, Перми

С 2021 года «Группа Мовиста»
организовала строительство более
40 км трамвайных путей

Поданы частные концессионные
инициативы в
Екатеринбурге и Уфе

Поставлено около
**100 низкопольных
трамваев**

Компания продолжает
перевозки по межмуниципальному
трамвайному маршруту
«Верхняя Пышма – Екатеринбург»

В 2023 году запущено
движение трамваев в
Перми

1 марта 2024 года компания
досрочно запустила движение
по трамвайному маршруту №1 в
Курске



УСИЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО БЛОКА

14 мая Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал указы о назначении Виталия Савельева заместителем председателя Правительства Российской Федерации, Романа Старовойта – Министром транспорта Российской Федерации, Игоря Левитина – своим советником и спецпредставителем по международному сотрудничеству в сфере транспорта.



Виталий Савельев и Роман Старовойт

В новой структуре Правительства Российской Федерации появился пост зампреда правительства, курирующего транспорт и логистику, который занял Виталий Савельев. Выступая 13 мая в Государственной Думе, он подчеркнул приоритетность реализации положений Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». В частности, он отметил значимость работы по развитию международных транспортных коридоров. Также большое внимание будет уделяться развитию автомобильных дорог и доведению до нормативного состоя-

ния как федеральных трасс, так и опорной сети автодорог. Продолжится активное обновление подвижного состава городского пассажирского транспорта, который получают регионы.

«В текущих внешнеполитических и внешнеэкономических условиях усиление транспортного блока обоснованно и ожидаемо. Новые логистические маршруты выстроены. При этом, исходя из задач, которые поставил президент, предстоит активное развитие международных транспортных коридоров, инфраструктуры, формирование оптимальной тарифной политики, повышение эффективности мер стимулирую-



Игорь Левитин

щего и поддерживающего характера транспортной сферы», – прокомментировала назначение председатель Общественного совета при Минтрансе России Татьяна Горюва, напомнив, что Виталий Савельев имеет опыт внедрения цифровых продуктов и цифровизации транспортной отрасли, который потребует при дальнейшем развитии транспортной системы.

Роман Старовойт в своем выступлении в Государственной Думе рассказал о приоритетных направлениях, на которых будет сосредоточена деятельность Минтранса России. Первоочередной задачей является реализация Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

Основой этой работы станет национальный проект «Эффективная транспортная система». Предстоит реализация крупных проектов на железнодорожном транспорте. Речь о создании высокоскоростных магистралей и развитии Восточного полигона. Отдельное внимание будет уделено развитию малой авиации, внутреннего водного транспорта, дорожного хозяйства, общественного городского и муниципального транспорта. Продолжится цифровая трансформация отрасли на основе отечественных решений.

20 мая заместитель председателя Правительства Виталий Савельев представил Министра транспорта Романа Старовойта коллективу министерства.

Виталий Савельев отметил, что Роман Старовойт имеет уникальный опыт работы в отрасли. Он долгое время руководил Федеральным дорожным агентством, занимал должность заме-

стителя Министра транспорта, затем пост губернатора Курской области.

Вице-премьер поблагодарил коллектив Минтранса за совместную работу. «Наша с вами цель – использовать наработанный за 3,5 года опыт для решения новых задач. Мы должны оправдать доверие Президента и председателя Правительства, учитывая то, что транспорт всегда «находится на острие», будь то пандемия или санкции. У нас есть закалка и характер и мы готовы к решению любых задач, поставленных Президентом нашей страны», – заявил он.

«Хотел бы поблагодарить Президента и Правительство Российской Федерации за оказанное мне доверие. Я считаю, что Министерство транспорта – один из ключевых органов исполнительной власти в стране. И напрямую от нашей с вами работы зависят развитие экономики, обеспечение безопасности, уровень жизни, здоровье и комфорт жителей России. У нас на повестке дня выполнение поручений Президента. Сейчас активно завершаем работу по формированию национального и федеральных проектов. Это большая текущая работа. И отрасль к этому готова, – подчеркнул Роман Старовойт. – Кроме того, сейчас мы все видим, что вопросы демографии и кадрового обеспечения являются наиболее сложными. Забота о людях отрасли должна быть на повестке дня. Важно, что министерством поддерживаются все транспортные учебные заведения. Это наша с вами смена».

Советник Президента России Игорь Левитин получил также пост специального представителя по международному сотрудничеству в сфере транспорта. «Одной из главных моих обязанностей будет совершенствование нормативно-правовой базы международных транспортных коридоров», – рассказал он в интервью ТАСС.

По его словам, во взаимодействии с профильным вице-премьером Виталием Савельевым он займется выстраиванием «отношений с другими странами, для того чтобы <...> это все работало».

В числе приоритетных проектов, которые будут в его ведении, Игорь Левитин назвал МТК «Север-Юг» и Северный морской путь.

По материалам Минтранса России, ТАСС

В ПЛОТНОМ ГРАФИКЕ

Первые рабочие недели Министра транспорта Российской Федерации Романа Старовойта оказались крайне насыщенными: он провел ряд встреч с главами регионов, совершил несколько рабочих поездок, принял участие в ПМЭФ и вручил награды представителям транспортной отрасли.



18 мая Министр транспорта РФ Роман Старовойт совершил первую рабочую поездку, в ходе которой оценил ход работ на ключевых дорожных объектах Курской, Орловской и Тульской областей. В мероприятии приняли участие руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков, врио губернатора Курской области Алексей Смирнов, губернатор Орловской области Андрей Клычков и врио губернатора Тульской области Дмитрий Миляев, начальник ФКУ Упрдор Москва – Харьков Сергей Недялков.

«Несомненно, большого внимания требует и общественный городской транспорт. Необходимо и дальше развивать автобусное сообщение, электрический транспорт и пригородные железнодорожные перевозки. Отдельно поддерживаю решение туляков сохранить трамвайную сеть. Мы будем всячески оказывать поддержку региону для дальнейшего развития этого эффективного вида городского транспорта, используя при этом передовой опыт других субъектов РФ», – прокомментировал Роман Старовойт масштабное обновление парка общественного транспорта в Тульской области.

25 мая состоялось заседание комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Транспорт». Министр транспорта РФ Роман Старовойт, находясь в командировке, принял участие в заседании из студии ВКС.

Участники мероприятия, которое провел председатель комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Транспорт», глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, обсудили национальные цели до 2030 года и на перспективу

до 2036 года, выполнение задач Президента России Владимира Путина, в том числе формирование национального проекта «Эффективная транспортная система».

«Основными для нас должны быть цели, утвержденные в Указе Президента от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», – подчеркнул Роман Старовойт. – В части транспорта рассматриваются два нацпроекта: «Инфраструктура для жизни» и «Эффективная транспортная система». Внутри национальных проектов будут сформированы федеральные проекты, госпрограммы, комплекс процессных мероприятий».

6 июня на площадке Петербургского международного экономического форума состоялась первая встреча министров транспорта стран БРИКС. Ее главными темами стали развитие транспортной отрасли стран БРИКС и содействие отраслевому сотрудничеству в рамках объединения, а также будущее транспортной отрасли в цифровую эпоху.

Министр транспорта РФ Роман Старовойт отметил, что очное проведение мероприятия является подтверждением востребованности транспортного сотрудничества в БРИКС и значительного потенциала для дальнейшего развития. «Вектор нашего движения, как и стратегическое партнерство наших стран, основаны на приверженности многосторонности и суверенному равенству стран БРИКС, что также отражено в общем девизе нашего председательства: «Укрепление многосторонности

для справедливого глобального развития и безопасности», – сказал глава Минтранса России. – Отрасль, которую мы с вами представляем, сегодня находится в непростых условиях, учитывая последствия пандемии COVID-19 и текущую геополитическую обстановку. Очевидно, что нам просто необходим диалог транспортных ведомств для обмена передовой практикой и опытом, обеспечения технического сотрудничества, наращивания потенциала в транспортном секторе и развития совместных проектов стран БРИКС».

По итогам встречи была принята Декларация министров. В ней определены ключевые направления сотрудничества: транспортная связуемость и цепочки поставок, инновации и цифровизация, городская мобильность и экология.

12 июня на площадке Международной выставки-форума «Россия» на ВДНХ состоялась торжественная церемония вручения государственных и ведомственных наград представителям транспортной отрасли страны.

«Сегодня здесь собрались те, кто своим трудом внес самый заметный вклад в развитие оте-

чественного транспорта. Вы – надежный фундамент отрасли, которую Президент России Владимир Владимирович Путин не раз называл системообразующей и ключевой для страны, – сказал Министр транспорта РФ Роман Старовойт, обращаясь к награжденным. – Наша встреча проходит в День России – один из самых значимых государственных праздников. Сегодня мы с особым чувством гордости говорим о своем великом прошлом, важном настоящем и воодушевляющем будущем. Каждый из вас на рабочем месте вносит личный вклад в строительство этого будущего. Так же, как и тысячи бойцов в зоне Специальной военной операции сражаются за интересы Отечества».

Глава Минтранса подчеркнул, что сегодня транспортный комплекс России вышел на новый этап, основой которого станет реализация национальных целей развития, поставленных Президентом РФ: «Этими стратегическими ориентирами мы должны и будем руководствоваться в ближайшие годы, создавая эффективную транспортную систему страны, развивая инфраструктуру, продолжая цифровую трансформацию отрасли».

По материалам Минтранса России

Новый Telegram-канал Романа Старовойта – t.me/roman_starovoyt



ЦИФРОВИЗАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Одной из задач стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 03.11.2023 № 3097-р, является цифровизация пассажирских перевозок.

Цифровизация общественного транспорта – это процесс внедрения информационных технологий и цифровых решений для улучшения качества и эффективности работы системы пассажирского транспорта.

Преимущества

Вот несколько основных причин, по которым цифровизация общественного транспорта в России является важной:

1. Улучшение сервиса для пассажиров. Предоставление пассажирам информации о расписании движения транспорта, оплате проезда, планировании маршрутов делает поездки более комфортными и удобными.
2. Повышение эффективности работы транспортных компаний, организаторов перевозок. Использование цифровых технологий позволяет оптимизировать работу системы общественного транспорта, уменьшить задержки и простои, сократить издержки, контролировать поездки и состояние техники, распределить транспорт по городским маршрутам.
3. Улучшение безопасности и контроля. Цифровизация общественного транспорта позволяет в режиме реального времени отслеживать местоположение транспортных средств, контролировать соблюдение правил дорожного движения, а также помогает в случае возникновения ЧП.
4. Уменьшение вреда окружающей среде благодаря внедрению электрических и гибридных транспортных средств.
5. Содействие общему развитию экономики страны за счет улучшения инфраструктур



Артём Шейкин,
член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству

туры городов, увеличения мобильности населения и создания новых технологических решений для удовлетворения потребностей граждан.

Вызовы на пути цифровизации пассажирских перевозок и успешные примеры реализации проектов

Направление пассажирских перевозок, в целом, демонстрирует высокие темпы цифровой трансформации. Все меньше людей обращается в кассу вокзала, чтобы купить билет за наличные, оплачивают наличными проезд в городском транспорте, передают кондуктору деньги и т. д. Работают платформы-агрегаторы, используются цифровые каналы взаимодействия с потребителями, происходит цифровизация транспортных средств (тестирование беспилотных транспортных средств, разви-

тие инструментов мониторинга и предиктивного обслуживания и ремонта транспортных средств), разрабатываются цифровые транспортные сервисы (например, решения «мобильность как сервис», оплата проезда для всех видов транспорта с применением технологий биометрии, системы радиоинформирования и звукового ориентирования (для групп маломобильных граждан).

Однако данные инициативы, в основном, реализуются на уровне передовых компаний транспортной отрасли или отдельных регионов Российской Федерации, на периферии наблюдается низкий уровень интеграции цифровых решений (ИТ-систем).

Для решения данной проблемы, для эффективного внедрения цифровых сервисов пассажирского транспорта на региональном уровне ФГБУ «СИЦ Минтранса России» разработало проект «Центр цифровых компетенций транспорта» в целях повышения общего уровня цифровой зрелости транспортной отрасли субъектов РФ и содействия непрерывному комплексному процессу цифровой трансформации транспортных систем каждого региона и России в целом. При участии СИЦ Минтранса России разрабатывается рейтинг цифровой зрелости транспортной отрасли регионов. Лучшие региональные практики будут транслироваться на всю страну.

Новые вызовы, связанные с санкционными ограничениями и обострением политической обстановки, требуют активизации ресурсов в части импортозамещения, в первую очередь на объектах критической информационной инфраструктуры, а также разработки нового отечественного ПО, передовых технологий, позволяющих сделать транспортную отрасль комфортной для граждан.

Обобщу основные вызовы и риски, негативно влияющие на реализацию проектов стратегического направления цифровизации пассажирских перевозок. В основном, они заключаются:

- в неравномерном развитии транспортной инфраструктуры, которое влияет на различия в стоимости реализации инфраструктурных проектов в разных регионах Российской Федерации (например, при реализации стратегии внедрения инновационных видов транспорта);

- в низкой востребованности цифровых сервисов транспортной инфраструктуры вследствие цифрового неравенства и недостаточности цифровых компетенций граждан (например, цифровых сервисов мобильности пассажиров);
- в недостатке финансирования городского общественного транспорта в субъектах Российской Федерации (например, при внедрении интегрированного цифрового решения для мобильности пассажиров).

Данные риски нужно учитывать и постоянно прилагать усилия для их снижения и исключения.

Обсуждение цифровизации пассажирских перевозок на площадке Совета Федерации

В Совете Федерации регулярно проходят обсуждения цифровизации транспортной отрасли. В частности, прошел круглый стол, посвященный нормативно-правовому регулированию сферы пассажирских перевозок и применению отечественного программного обеспечения при создании «сквозных» цифровых сервисов пассажирского транспорта.

Создание «сквозных» цифровых сервисов в транспортной отрасли позволяет значительно повысить эффективность работы транспортной системы, оптимизировать перевозки, снизить затраты на обслуживание, улучшить качество услуг для пассажиров. При этом во всех проектах необходимо учитывать два ключевых аспекта: обеспечение безопасности и использование отечественных технологий и программ.

Для создания «сквозных» проектов важно сформировать единые стандарты и требования, опираясь на лучшую практику, предложения и инициативы участников процесса. Нужно наладить межотраслевое взаимодействие, а также совместными усилиями заинтересованных сторон усовершенствовать правовое регулирование вопроса защиты персональных данных.

Государственные цифровые решения и информационные системы в перспективе будут сконцентрированы в приложении ГИС «Российский транспорт», работающем по принципу «одного окна», что потребует внесения изменений в действующее законодательство.

ТРАНСПОРТ СИБИРИ: ГЛОБАЛЬНО И НА ПЕРСПЕКТИВУ

С 19 по 21 июня в Новосибирске прошел XI Международный Сибирский транспортный форум, в котором приняли участие более 5000 специалистов отрасли. В насыщенную деловую программу вошли пленарное заседание «Ключевые приоритеты и задачи транспортного развития для качественного роста экономики России» и заседание Общественного совета при Минтрансе России.



Пленарное заседание «Ключевые приоритеты и задачи транспортного развития для качественного роста экономики России»

В первый день форума, организованного Правительством Новосибирской области, состоялось основное пленарное заседание, модератором которого выступила председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок» **Татьяна Горовая**.

Советник Президента Российской Федерации, специальный представитель Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в сфере транспорта **Игорь Левитин** обратился с приветственным словом к участникам и рассказал о текущем состоянии транспортной отрасли Сибирского региона. «Пришло время поговорить о логистике более глобально и на перспективу. Сейчас существенная часть грузопотока проходит через Сибирь и Дальний Восток. Сибирь является не только

транзитным, но и грузообразующим регионом. Эта новая логистическая конструкция вносит существенные изменения», – подчеркнул он.

Поприветствовал участников форума губернатор Новосибирской области **Андрей Травников**. «Транспортный комплекс традиционно играет важную роль в формировании региональных и международных связей, повышении устойчивости экономики страны и напрямую связан с повышением качества жизни людей. На представителях этой сферы лежит большая ответственность в реализации стратегии развития отрасли», – отметил глава региона.

«Мы осознаем нашу важность и влияние на развитие соседних регионов и страны в целом, и поэтому во всех наших государственных программах и мерах поддержки инвестиционной деятельности в Новосибирской области все, что

связано с транспортом и логистикой, в приоритете. Надо ускоренно развивать транспортную инфраструктуру в Сибири – по-другому не может быть», – заявил Андрей Травников.

Председатель экспертного совета Министерства транспорта Российской Федерации по мониторингу и оценке качества разработки документов транспортного планирования субъектов РФ, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Сергей Семенов** доложил о достигнутых результатах реализации программ развития городской транспортной среды. «Общественный транспорт – это важно, он является одной из главных альтернатив личному транспорту. При этом общественный транспорт экономически более эффективен, он меньше нагружает инфраструктуру. Именно поэтому это главный инструмент в борьбе с пробками. Мы проводили социологический опрос, по результатам которого выяснилось, что более 60% опрошенных готовы с личного транспорта пересесть на общественный, если он будет комфортным, удобным и предсказуемым», – сказал Сергей Семенов.

Он добавил, что для достижения национальных целей развития важно не только обновлять транспортные средства, но и делать системы общественного транспорта более эффективными, работать над оптимизацией сети и цифровизацией общественного транспорта.

Участники пленарного заседания посетили экспозицию выставки «Современный транспорт и инфраструктура» XI Международного Сибирского транспортного форума.

Также на форуме работала студия ГТРК «Новосибирск». Татьяна Горюва в интервью каналу «Сибирь 24» рассказала о двух новых национальных проектах – «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни»: «В первый нацпроект войдут федеральные проекты по развитию опорной сети аэродромов, железных дорог, морских портов, внутренних водных путей и т. д. То есть это опорная сеть, которая красной нитью проходит через национальные проекты. Вся инфраструктура должна работать как единый организм, единый механизм. Во второй нацпроект войдут федеральные проекты по развитию федеральной, региональной и мест-



Выставка «Современный транспорт и инфраструктура»

ной дорожной сети, общественного транспорта, дорожного хозяйства, повышению безопасности дорожного движения и т. д. То есть это инфраструктура для жизни. Ключевой момент: проекты отбираются не просто по необходимости и общему здравому смыслу, а формируются на основе транспортно-экономического баланса».

Говоря о развитии отрасли в ближайшие годы, она отметила, что ситуация в мире изменила логистику в нашей стране, однако новая инфраструктура, даже несмотря на колоссальные темпы строительства, быстро не появится: «Это займет несколько лет. И здесь важно эффективно выстроить тарифную политику для того, чтобы обеспечить достойную маржинальность предприятиям, чтобы они не закрывались, транспортные издержки не росли и можно было оптимально выбрать другие маршруты и вывозить свои грузы из разных точек страны».

В этот же день прошло заседание Общественного совета при Минтрансе России, на котором были рассмотрены организационные вопросы, касающиеся расширения логистики всеми видами транспорта, среди которых: особенности формирования агломерационной пассажирской мобильности, повышение авиационной мобильности, развитие транспортных коридоров страны, перспективы и меры обеспечения роста контейнерных перевозок, обеспечение транспортной безопасности, развитие отраслевой системы подготовки кадров для сферы транспорта в регионах России.

В заседании, которое провела Татьяна Горюва, приняли участие Сергей Семенов, директор Департамента стратегического развития Минтранса России **Ренат Гайнетдинов**, заместитель

директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России **Константин Григорьев**, исполнительный директор Евразийского Союза участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП) **Сергей Авсейков**, генеральный директор ОАО «НИИАТ» **Валерий Машков**, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» **Сергей Карпов**, председатели комиссий и члены Общественного совета при Минтрансе России, представители Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, транспортного комплекса и дорожного хозяйства Сибирского федерального округа.

Комментируя доклады, посвященные формированию агломерационной пассажирской мобильности, Сергей Семенов отметил, что железнодорожный каркас, там, где он есть, может быть использован для перевозок пассажиров внутри агломераций: «Над этим мы работаем. Это предусматривает и инициатива «Мобильный город», и федеральный проект, и в будущем федеральном проекте тоже будет соответствующий раздел».

Он обратил внимание на положительный опыт Новосибирска в организации мультимодальных перевозок и призвал другие регионы изучать и учитывать его при выстраивании наиболее удобных схем.

Первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная

Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран** рассказал о самых острых вопросах, связанных с транспортной безопасностью и безопасностью на транспорте, включая обеспечение санитарно-гигиенической безопасности на наземном городском общественном транспорте, противодействие беспилотным воздушным судам, замещение импортного оборудования, обновление городского электрического транспорта и соответствующей инфраструктуры.

Он коснулся проблемы, с которой сталкиваются многие автовокзалы в регионах: «Новосибирский автовокзал («Автовокзал – Главный») – объект транспортной инфраструктуры 4-й категории. На такие объекты не требуется привлекать подразделения транспортной безопасности (и Центральный аппарат Ространснадзора это подтвердил, ответив на наш запрос). Однако МТУ Ространснадзора по СФО считает по-другому и требует от автовокзала привлечь ПТБ. Это частный случай, но, к сожалению, он нередкий: центр считает по-своему, филиал – по-своему. Поэтому мы предлагаем нормативно закрепить, каким документом необходимо руководствоваться субъекту транспортной инфраструктуры в реализации мер транспортной безопасности».

Говоря о проблеме использования средств индивидуальной мобильности, Борис Лоран обратился к собравшимся: «В реализации различных транспортных проектов нужно очень внимательно отслеживать такую вещь, как социальная ответственность бизнеса. Тема с самокатами возникла не сама по себе, а потому что те, кто это начал развивать как бизнес, руководствовались исключительно своими интересами, а не интересами общества».



Заседание Общественного совета при Минтрансе России



Осмотр объектов транспортной и дорожной инфраструктуры Новосибирска

Заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Общероссийского объединения пассажиров **Илья Зотов** рассказал о новом проекте Совета – Всероссийском рейтинге регионов по уровню безопасности дорожного движения: «В нашей стране должна снизиться смертность в результате ДТП в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года. Такая цель поставлена в майском указе Президента России. Инструмент, который может быть использован как предиктивная аналитика для снижения количества ДТП, – Всероссийский рейтинг регионов по уровню безопасности дорожного движения. Он разработан при участии специалистов Высшей школы экономики. И хотелось бы, чтобы мы делали его на регулярной основе».

«Суть рейтинга заключается в том, что это интегральная оценка ситуации в регионах, – продолжил Илья Зотов. – Для каждого субъекта здесь применены уникальные способы оценки. Учитываются протяженность дорог, количество транспортных средств, возможность оперативного оказания медицинской помощи и т. д. Важно, чтобы все эти показатели были связаны. Ряд данных появляется у нас ежеквартально, мы можем их регулярно обновлять, таким образом, формируя для конкретного субъекта области роста. Никаких коммерческих вопросов здесь быть не может».

Председатель Комиссии по вопросам развития транспортной инфраструктуры Общественного

совета при Минтрансе России, учредитель группы компаний АИР **Алексей Кучмин** поддержал запуск проекта и предложил сформировать перечень конкретных предложений Минтрансу России от Общественного совета по повышению безопасности дорожного движения: «Очень важно, чтобы они носили не рекомендательный, а обязательный характер».

20 июня делегация членов и экспертов Общественного совета при Минтрансе России совместно с представителями Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области провела осмотр действующих и новых объектов транспортной и дорожной инфраструктуры города:

- строительство мостового перехода через реку Обь в створе улицы Ипподромская;
- строительство трамвайной эстакады в том же районе;
- Новосибирский автовокзал – «Автовокзал – Главный»;
- левобережное трамвайное депо – филиал № 4 «Кировский трамвайный» МКП «ГЭТ».

Члены Общественного совета при Минтрансе России дали высокую оценку осмотренным объектам транспортной и дорожной инфраструктуры.

Александр Никитушин

В статье использованы материалы t.me/ets_russia, mintrans.gov.ru, stf-nso.ru

ОБМЕН ОПЫТОМ И ЗНАНИЯМИ

16 апреля в Нальчике прошел специализированный обучающий семинар «Актуальные вопросы совершенствования организации дорожного движения, транспортного планирования и транспортного обслуживания населения», организованный ОАО «НИИАТ» по заказу ФБУ «Росавтотранс» при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации.

Перед участниками выступили первые лица отраслевых министерств и ведомств, эксперты отрасли, а также непосредственные участники организации транспортного обслуживания.

Семинар состоял из четырех научно-практических сессий, на которых были рассмотрены следующие вопросы: методология установления целевых показателей, технической, дорожной и экологической безопасности регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на региональном уровне; обеспечение технической и экологической безопасности пассажирских перевозок; особенности формирования требований к конструктивным характеристикам транспортных средств в соответствии с целями обеспечения комфорта и безопасности пассажиров; особенности организации дорожного движения и обеспечения безопасности на дорогах; вопросы кадрового обеспечения безопасности рейсов в условиях нехватки водителей и меры по их устранению.

На протяжении мероприятия научные эксперты и специалисты из сферы дорожно-транспортного хозяйства обменялись результатами исследований и практическим опытом, предоставляя актуальную информацию о проделанной работе, основу для развития транспортной отрасли.

Открыл семинар генеральный директор ОАО «НИИАТ» **Валерий Машков**. «Наша цель – определение главных вопросов совершенствования организации дорожного движения, транспортного планирования и обслуживания населения», – подчеркнул он.

Валерий Машков поблагодарил представителей Минтранса России, ФБУ «Агентство авто-

мобильного транспорта», гостей и участников мероприятия за участие и помощь в решении организационных вопросов. Особую благодарность выразил принимающей стороне: руководству Кабардино-Балкарской Республики и Министерству транспорта КБР.

С докладом выступил директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Сергей Семенов**.

«Мы достигли значительных успехов в обеспечении безопасности в сфере пассажирских перевозок благодаря принятию ряда ключевых нормативных актов, – сказал он. – Хотелось бы видеть реальное воплощение законодательных основ, и эта реализация должна быть обеспечена регионами и городами».

Сергей Семенов отметил, что ожидаемые социально-экономические эффекты, связанные с реализацией РКПТО и внедрением регионального стандарта транспортного обслуживания населения, обусловлены, в числе прочего:

- снижением расходов регионального бюджета на организацию перевозок пассажиров по регулируемым тарифам, в том числе за счет устранения дублирования маршрутов и конкуренции межмуниципальных и муниципальных маршрутов на отдельных участках маршрутной сети;
- увеличением билетной выручки, как за счет перераспределения пассажиропотоков с личного легкового автомобильного транспорта на транспорт общего пользования, так и за счет мероприятий по совершенствованию методов контроля оплаты проезда.

Для реализации регионами мероприятий по развитию системы пассажирских перевозок, в том



числе межрегионального сообщения, он выразил готовность оказывать оперативное содействие профильным структурам регионов.

Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» **Сергей Карпов** выступил в роли модератора двух сессий семинара и рассказал о потребностях и проблематике транспортной отрасли при введении системы планирования и внедрении стандартов качества и безопасности услуг проезда пассажиров на территории субъектов РФ.

«Качество и безопасность являются приоритетным направлением развития инфраструктуры общественного транспорта, – подчеркнул он. – В законодательстве РФ существует обязательное требование к качеству услуг транспорта. Личный автомобиль остается конкурентом для транспорта общего пользования, и для того, чтобы выиграть конкуренцию с ним, необходимо создать высокие стандарты качества».

В семинаре приняли участие более 100 человек очно, в том числе 25 докладчиков. Они продемонстрировали высочайший уровень компетенций при обсуждении самых острых вопросов. В перерывах между сессиями обсуждение продолжалось, что говорит об актуальности подня-

тых тем. Комбинированный формат позволил присоединиться к мероприятию более 300 заинтересованным специалистам-транспортникам.

В завершение семинара прошла деловая практическая игра, в которой участники смогли применить полученные знания.

«Деловая игра показала необходимость встреч в таком формате. Это крайне важно для руководителей муниципальных образований, которые сейчас занимаются транспортными расчетами. И здесь необходимо подчеркнуть роль НИИАТ как отраслевого научно-исследовательского центра, который в очередной раз подтвердил свою компетентность и то, что он является значимой площадкой для формирования предложений по развитию отрасли», – сказал первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран**.

По итогам семинара его участники внесли свои предложения в резолютивную часть для дальнейшего изучения отраслевых проблем и подходов к их решению.

По материалам ОАО «НИИАТ»

МОДЕРНИЗАЦИЯ ПО-УРАЛЬСКИ

27 мая в Екатеринбурге состоялось межрегиональное совещание «Актуальные вопросы совершенствования организации межрегионального регулярного автобусного сообщения на территории УрФО и модернизации сети автовокзалов и автостанций, обслуживающих межрегиональное и межмуниципальное регулярное сообщение».

В совещании, которое прошло в здании Правительства Свердловской области, приняли участие руководители министерств транспортного комплекса регионов, руководители надзорных органов и представители региональных отраслевых союзов Уральского федерального округа. Они обсудили предложения в новый нацпроект «Транспорт», а также идеи, которые помогут повысить качество транспортного обслуживания жителей и условия работы для перевозчиков.

С приветственным словом к участникам совещания обратились:

- **Денис Чегаев**, и. о. министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области;

- **Татьяна Горвая**, председатель Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, первый заместитель генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок»;

- **Владимир Черепанов**, начальник Департамента по вопросам экономической и социальной политики аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе.

«Сегодня у нас есть уникальная возможность совместно выработать предложения от всего Уральского федерального округа в национальный проект «Транспорт», учесть все особенности полномочий регионов, необходимые





Денис Чегаев

для эффективной работы транспортного комплекса», – сказал Денис Чегаев, который провел совещание.

На встрече была рассмотрена специфика организации транспортного обслуживания уральцев, как внутри регионов, так и в межрегиональном сообщении. Поднимались вопросы технического состояния автобусного парка и профессиональной подготовки водителей.

Как отметила директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области Лилия Саранчук, межмуниципальные и межрегиональные перевозки имеют огромное значение для развития экономики регионов и всего федерального округа. Они обеспечивают трудовую мобильность жителей регионов, позволяя им работать в соседних субъектах, в том числе вахтовым способом. Эти же маршруты участвуют в маятниковой миграции, доставляя жителей небольших населенных пунктов на работу и учебу в мегаполисы.

В числе наиболее острых вопросов эксперты отметили необходимость удаления из реестров «мертвых маршрутов», которые существуют только в реестрах и на бумаге. Они не позволяют работать на этих направлениях новым перевозчикам, затрудняют составление адекватного расписания для автовокзалов. Необходимо предусмотреть механизм своевременного исключения неэксплуатируемых маршрутов из реестра и более оперативно оформлять заявления компаниям на установление или изменение маршрутов.

Также необходимо проработать нормативно-правовую базу, чтобы позволить компаниям-



Татьяна Горовая

перевозчикам планировать свою работу на несколько лет вперед, повысить инвестиционную привлекательность сферы автобусных перевозок и бороться с нелегальными перевозчиками.

Отдельное внимание участники уделили необходимости внедрения единой цифровой платформы, которая даст возможность в реальном времени отслеживать выполнение расписания перевозчиками. С одной стороны, это позволит дополнительно привлечь пассажиров, так как жители точно будут знать, когда придет автобус и когда он прибудет в пункт назначения. С другой – станет инструментом контроля работы перевозчиков.

«Общественный совет при Минтрансе России активно участвует в формировании нормативно-правовых актов, осуществляет их экспертизу и общественный контроль. Мы будем рады помочь включить ваши предложения в национальные проекты. Без участия регионов достижение национальных целей, которые перед нами поставил Президент России Владимир Путин, невозможно», – подчеркнула Татьяна Горовая.

Межрегиональное совещание состояло из двух сессий. В сессии «Перспективы развития межрегионального сообщения и транспортной связанности территорий субъектов РФ» выступили:

- **Илья Богут**, заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» (тема выступления: «О состоянии пассажирских перевозок по межрегиональным маршрутам, пролегающим на территории УрФО, и перспективы развития связанности субъектов РФ автобусным сообщением»);

- **Александр Егоров**, заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области («Анализ состояния пассажирских перевозок на территории Челябинской области. Проблемы и решения»);
 - **Александр Васильев**, заместитель директора ООО «Немезида инвест», член Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, к.т.н. («Анализ состояния перевозчиков, включенных в реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, проходящих по территории Уральского федерального округа»);
 - **Сергей Валеев**, директор Союза «Челябинский областной автотранспорт», член Общественного совета при Министерстве дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области, член Координационного совета объединений работодателей и профсоюзов автомобильного транспорта УрФО («Существование нелегальных перевозок по пути следования межрегиональных и международных перевозок. Способы и формы пресечения нелегальной перевозочной деятельности»);
 - **Лилия Саранчук**, директор Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области, член Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, председатель Координационного совета объединений работодателей и профсоюзов автомобильного транспорта УрФО, председатель правления Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» («Межрегиональные маршруты регулярных перевозок: проблемы и перспективы развития»);
 - **Виталий Крупин**, председатель Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области («Развитие рынка труда водителей как первоочередная задача органов управления»);
 - **Татьяна Марканич**, проректор ФГАОВ ВО «Российский университет транспорта», к.ю.н. («Анализ организационной модели подготовки кадров для управления транспортными средствами»).
- В сессии «Опорная транспортная инфраструктура региона: автовокзалы и автостанции, включенные в состав межрегиональных и межмуниципальных маршрутов. Обеспечение





качества обязательных услуг автовокзалов» выступили:

- **Борис Лоран**, первый заместитель председателя Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» («Современные требования к качественному обслуживанию пассажиров: автовокзалы и автостанции как опорная инфраструктура, обеспечивающая работу межмуниципальных и межрегиональных маршрутов регулярных перевозок»);
- **Дмитрий Брюсянин**, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, к.т.н. («Актуальные вопросы развития опорной сети автовокзального комплекса Свердловской области»);
- **Сергей Фомин**, начальник Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Уральскому федеральному округу («Вопросы соблюдения автовокзалами и автостанциями требований транспортной безопасности и антитеррористической защищенности в современных условиях»);
- **Георгий Белов**, заместитель начальника службы развития пассажирских перевозок ГУП «Московский метрополитен» («Опыт работы автовокзалов города Москвы»);
- **Антон Белогребень**, директор Центра развития транспорта общего пользования Департамента передовых инженерных школ ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», к.э.н. («Особенности установления тарифов на обязательные платные услуги автовокзалов и автостанций»);
- **Елена Кискина**, президент НП «Курганский областной союз автотранспортных предприятий и предприятий дорожного комплекса «Курган-

дортранс», член Общественного совета при Департаменте экономического развития Курганской области, член Координационного совета объединений работодателей и профсоюзов автомобильного транспорта УрФО («Проблемы работы автовокзалов и автостанций Курганской области и роль региона в сохранении опорной транспортной сети»);

- **Александр Парубенко**, заместитель начальника отдела надзорной деятельности УГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области («Состояние аварийности на пассажирском транспорте. Принимаемые Госавтоинспекцией меры по предупреждению ДТП»).

С информацией по текущей ситуации в своих регионах выступили:

- **Андрей Середнев**, и. о. директора Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа – Югры;
- **Владимир Ковалев**, директор Департамента экономического развития Курганской области;
- **Алексей Нечаев**, министр дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области.

Организаторами мероприятия выступили Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, Общественный совет при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области, филиал ФБУ «Росавтотранс» в УрФО. Совещание проведено при поддержке аппарата полномочного представителя Президента РФ в УрФО с участием уполномоченных органов и общественных организаций в сфере транспорта регионов Уральского федерального округа.

*По материалам sve.pф, t.me/ets_russia
Фото: Борис Ярко*

РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

13 и 14 июня в Москве состоялись XXII Съезд Российского автотранспортного союза и конференция по пассажирским и грузовым перевозкам. Мероприятия были приурочены к 25-летию РАС.



Дата проведения XXII Съезда Российского автотранспортного союза выбрана не случайно: РАС был создан 13 июня 1999 года. На съезд были приглашены представители Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства просвещения России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта», Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, Общероссийской организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства», Союза транспортников России.

В мероприятии приняли участие первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борис Лоран**, члены и эксперты Общественного совета при Минтрансе России.

Дискуссионную сессию, давшую старт съезду, открыл и провел президент Российского

автотранспортного союза, член Общественного совета при Минтрансе России **Олег Старовойтов**. Он же по традиции представил собравшимся отчетный доклад.

С приветственным словом выступил первый заместитель председателя Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Государственной Думы **Павел Федяев**.

Участники сессии обменялись профессиональным мнением в сфере пассажирских перевозок.

Директор Департамента цифрового развития Минтранса России **Дмитрий Скачков** говорил о цифровой трансформации объектов транспортной инфраструктуры в сфере пассажирских регулярных перевозок.

О региональных комплексных планах транспортного обслуживания населения рассказал заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Владимир Луговенко**.



Олег Старовойтов

О работе пассажирских перевозчиков доложил президент Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма **Зиновий Лудчак**, о работе грузовых перевозчиков – президент Ассоциации «Некоммерческое партнерство «Логистика и автоперевозки Татарстана» **Михаил Левашов**.

С информацией об исполнении подпункта «б» пункта 4 Перечня поручений Президента РФ от 17.09.2023 № Пр-1855ГС по итогам заседания Президиума Госсовета по вопросам развития общественного транспорта выступила заместитель начальника отдела развития опережающей подготовки и обучения Департамента Минпросвещения России **Юлия Чекушина**.

Генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» **Сергей Карпов** в своем приветственном слове обратил внимание присутствующих на историческую значимость существования с 1903 года автосоюзов как отраслевых общественных организаций.

Также приветственное слово и поздравления в адрес РАС высказали вице-президент ТПП РФ **Владимир Падалко**, заместитель руководителя Ространснадзора **Александр Проходцев**, директор направления Союза транспортников России **Алла Сологубова**.

В своем выступлении председатель Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, член Общественного совета при Минтрансе России **Владимир Ломакин** призвал участников съезда быть решительнее в вопросах реализации поручений Президента



Дмитрий Скачков

России по повышению конкурентоспособности транспортных профессий, установления основ организации трудовых отношений, заключения отраслевого соглашения по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту.

Вторая часть съезда была посвящена решению уставных вопросов РАС.

В завершение мероприятия были вручены награды Российского автотранспортного союза. За успешную работу и активное участие в общественной и информационной поддержке автотранспортной отрасли были награждены:

- отраслевой журнал «Российские автобусные линии»;
- межотраслевой журнал «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте»;
- информационный отраслевой ресурс – Telegram-канал «Единая Транспортная Система».

На следующий день состоялась конференция РАС по пассажирским и грузовым перевозкам с повесткой «Цифровые технологии на автомобильном транспорте. Развитие автомобильного транспорта в современных условиях».

Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Роман Кильдюшкин** в течение часа отвечал на вопросы региональных перевозчиков, связанных с обновлением парка подвижного состава общественного транспорта. Были затронуты такие острые темы, как обновление подвижного состава на муниципальных маршрутах; сроки и началь-



Владимир Луговенко

ная максимальная цена контракта; участие в программе предприятий, имеющих различные организационно-правовые формы; меры поддержки в регионах, граничащих с зоной проведения СВО; возможное расширение программы на нерегулируемые тарифы; введение концессий для обновления общественного электрического транспорта и соответствующей инфраструктуры; обслуживание и ремонт нового подвижного состава.

Роман Кильдюшкин подчеркнул актуальность инвестиционного проекта Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) по предоставлению льготного лизинга с привлечением средств Фонда национального благосостояния. Программа продолжает действовать в этом году, и региональные транспортные предприятия еще могут принять в ней участие.

С докладами по проблемам автовокзалов выступили члены правления Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» **Сергей Ильяшенко** (Екатеринбург) и **Екатерина Стефанова** (Новосибирск).

Директор ООО «Немезида инвест» Сергей Ильяшенко рассказал о прошедшем 27 мая в Екатеринбурге межрегиональном совещании «Актуальные вопросы совершенствования организации межрегионального регулярного автобусного сообщения на территории УрФО и модернизации сети автовокзалов и автостанций, обслуживающих межрегиональное и межмуниципальное регулярное сообщение». Он отметил, что в регионе происходит уход перевозчиков из отрасли, растет число брошен-



Сергей Карпов

ных маршрутов. Так, количество обслуживаемых межрегиональных маршрутов регулярных перевозок в УрФО составляет всего лишь 46% от количества установленных маршрутов. Сергей Ильяшенко сообщил, что в регионе идет процесс замещения легальных перевозчиков нелегальными. Он считает, необходимо закрепить, что автовокзалы являются объектами опорной инфраструктуры, без которой не может существовать вся транспортная отрасль. На сегодняшний день в УрФО многие автостанции, особенно в малых городах, закрываются из-за низкой рентабельности. Также существует проблема отсутствия господдержки частным предприятиям. По мнению Сергея Ильяшенко, наступило время, когда следует наделить власти полномочиями, чтобы они могли открыто помогать таким предприятиям.

«Нужно решить, каким образом взбодрить местные власти. Всегда можно найти решения, как поддерживать предприятия с разной формой собственности, – сказал Борис Лоран. – Мы видим: сеть автовокзалов и автостанций с каждым годом становится все меньше и меньше по количеству объектов. Когда в районном центре закрывается автостанция, все забывают о том, что почему-то никто не берет на себя ответственность за содержание и финансирование такого объекта. Представители компаний, в которые входит несколько объектов, понимают, что это все держится на голом энтузиазме и некоем отраслевом патриотизме. Это ненормально, согласитесь. Мы по линии Общественного совета при Минтрансе России будем выносить данную проблему на все возможные уровни. И прошу РАС также подключиться к этому вопросу. Потому что мы через пару-



Роман Кильдюшкин



Сергей Ильяшенко

тройку лет можем просто остаться с одними центральными автовокзалами в каждом регионе. И все. Больше ничего не будет. Только остановочные пункты и указатели, что здесь проходит какой-то маршрут».

В конференции также приняли участие начальник отдела контроля и надзора на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве Госавтодорнадзора Ространснадзора **Дмитрий Козлов**, представитель

ФГБУ «СИЦ Минтранса России» **Игорь Титов**, директор проектов АО «ГЛОНАСС» **Дмитрий Рубцов** и другие эксперты.

Александр Никитушин

В статье использованы материалы

t.me/ets_russia, rosavtotransport.ru, profavtodor.ru

Фото: Сергей Величкин



РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ПЕРМИ

6 июня на Петербургском международном экономическом форуме прошла панельная сессия ВЭБ.РФ «Большие проекты для человека». Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин рассказал о том, как в последние годы развивается общественный транспорт в Перми. Публикуем выдержки из его доклада.



Дмитрий Махонин,
губернатор
Пермского края

В 2020 году в Перми осуществлен переход на новую транспортную модель, целью которой являлось формирование современной, безопасной и качественной системы регулярных перевозок, обеспечивающей оптимизацию временных и финансовых затрат пассажиров при перемещении на общественном транспорте.

В рамках транспортной реформы весь транспорт перешел на брутто-контракты, была оптимизирована маршрутная сеть (на 15% сокращен неэффективный объем транспортной работы с увеличением охвата территории города общественным транспортом).

В соответствии с условиями контракта перевозчики обновили подвижной состав. Была запущена система безналичной оплаты и единые проездные, использование которых доступно на любом маршруте любого перевозчика. С учетом отказа от услуг кондукторов сформирована система контроля за оплатой проезда, а также за соблюдением перевозчиками условий контрактов.

На сегодняшний день на маршруты Перми выпускается 749 автобусов и 90 трамваев.

Они курсируют по 81 маршруту и по итогам 2023 года перевезли 233 млн человек.

Обновление автобусного парка

Одной из ключевых задач реформы было обновление автобусного парка. За 2019–2023 годы удалось практически полностью обновить парк автобусов: 734 новых автобуса вышли на улицы города, в том числе 143 автобуса было получено благодаря федеральной поддержке в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

На текущий момент средний возраст автобусов составляет 3,5 года, а предельный возраст не превышает 7 лет. В рамках следующих контрактов требования к качеству автобусов будут повышены, и предельный возраст снизится до 5 лет.

Модернизация трамвайной сети

Каркасом транспортной сети является трамвай, который охватывает 5 из 7 районов города. Долгое время объем перевозок пассажиров трамваем сокращался в силу износа инфраструктуры и устаревания подвижного состава. Тем не менее, за последние несколько лет удалось переломить данную тенденцию. В рамках ремонта улично-дорожной сети за счет средств регионального и городского бюджета был проведен капитальный ремонт 21 из 109 км трамвайных путей.

В 2019–2021 годах было приобретено 24 новых трамвайных вагона, а в 2021 году открыто движение по новой трамвайной линии по ул. Революции.

Данные меры позволили вдохнуть новую жизнь в трамвайную систему города, показать жителям, что трамвай может быть современным, быстрым и комфортным видом транспорта.

Следующим шагом стало заключение концессионного соглашения о реконструкции части трамвайной сети, реализуемое в рамках федерального проекта комплексной модернизации электрического транспорта. Федеральный бюджет оказал финансовую поддержку в размере 30% от капитальных затрат, а также субсидирования ставки по заемному финансированию.

В рамках данного проекта до 2026 года будет реконструировано 35 км трамвайных путей (уложено 12 км), поставлено 44 новых вагона (38 единиц поставлено), заменены 7 тяговых подстанций и реконструировано здание депо (в стадии проектирования).

Электробус и электросудно

В рамках федерального проекта комплексной модернизации электрического транспорта в 2023 году в Перми было запущено движение электробусов. Приобретено 16 электробусов и 4 ультрабыстрых зарядных станции. После каждого оборотного рейса электробус восстанавливает заряд за 15 минут.

Несмотря на небольшой объем, данный вид транспорта позволил обеспечить транспортное обслуживание нового большого микрорайона Погода. Запущенный электробусный маршрут курсирует с интервалом 10 минут и ежедневно перевозит более 10 тысяч пассажиров.

С 1 июня по Каме начало курсировать первое электросудно. В первой половине дня оно работает как общественный транспорт, во второй – по туристическим маршрутам.

Социально-экономические эффекты

Ключевым показателем, характеризующим изменение качества общественного транспорта, является пассажиропоток. Общее количество перевезенных пассажиров за 2023 год достигло доковидных показателей и продолжает расти.

При этом за счет оптимизации объема транспортной работы эффективность маршрутной сети выросла на 26%, с 3,4 до 4,3 чел. на 1 км пробега. Это помогает поддерживать высокое качество общественного транспорта при умеренных затратах бюджета.

За 2023 год покрытие билетной выручкой расходов на транспортную работу составило 78% (размер дотации за счет бюджета – около 1,35 млрд рублей при тарифе за разовую поездку 35 рублей, средней цене поездки с учетом льгот и скидок 26,4 рубля).

Важно отметить рост безопасности перевозок. Количество ДТП с общественным транспортом, в том числе по вине водителей автобусов, снизилось более чем в 2 раза.

Все эти изменения отражаются в той оценке, которую ставят сами жители. По итогам 2023 года более 70% опрошенных положительно оценивают качество работы общественного транспорта.

Комментарий генерального директора «Группы Мовиста» Алексея Зотова:

«Концессионное соглашение с Пермским краем было заключено 8 ноября 2022 года и менее чем через год (!) – 15 сентября 2023 года – жители Перми уже поехали на новых современных трамваях.

В этом году часть партии трамваев доставили в город раньше срока, предусмотренного соглашением. В результате на сегодня статус реализации концессионного проекта в Перми – в сфере реконструкции трамвайных путей выполнено работ на 38%, а поставка трамваев выполнена уже на 68%!»



ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – БЕЗОПАСНОСТЬ

Новые низкопольные трамваи – это красиво, экологично и современно. Но модернизация инфраструктуры, которая во многих городах не обновлялась со времен СССР, стоит дорого. Рассказываем, как концессии позволяют сохранить трамвайные системы в регионах и повысить безопасность пассажирских перевозок.

Городской электротранспорт при должном уровне развития решает сразу несколько проблем. Во-первых, он обеспечивает мобильность. Жители могут передвигаться по городу быстро, предсказуемо, без пробок. Во-вторых, трамваи вместительны, а значит уменьшают количество транспорта (автобусов, маршруток, такси и личных автомобилей) на дорогах. В-третьих, низкий пол делает вагоны доступными для тех, у кого есть ограничения в мобильности: пожилых, людей с инвалидностью, родителей с колясками, пассажиров с чемоданами. В-четвертых, трамваи намного безопаснее автомобилей и автобусов, они реже попадают в ДТП. И последний (но не по значимости) аргумент в пользу развития электротранспорта – экологичность. Качество воздуха влияет на качество и продолжительность жизни, и отказываться от транспорта без выхлопных газов – непозволительная роскошь, особенно для промышленных городов.

Но где регионам брать средства и экспертизу для развития трамвайных систем? В последние годы ответом на этот вопрос стали концессии. Это вид государственно-частного партнерства, который позволяет реализовать сложные инвестиционные проекты. Если говорить упрощенно, то региональные власти заключают соглашение с концессионером, который обязуется привести в порядок трамвайное полотно, контактные сети, депо и закупить новые вагоны, при этом оплата за выполненные работы для заказчика растягивается, в среднем, на 20 лет. В этом смысле концессия похожа на ипотеку, когда покупатель получает квартиру сразу, а ее стоимость выплачивает в дальнейшем.

Один из успешных примеров реализации концессионного проекта – «Верхнепышмин-

ский трамвай» – трамвайная линия, которая соединяет Екатеринбург и его город-спутник Верхнюю Пышму. Этот проект был запущен в 2022 году по концессии и стал первым муниципальным трамвайным маршрутом, полностью построенным уже после распада СССР. Практически с нуля было уложено 8,6 км путей, закуплены новые низкопольные трамваи. А для их обслуживания построили депо с автоматизированным оборудованием, которому позавидуют и в столицах. За полтора года работы новым маршрутом воспользовались 2 млн пассажиров.

Еще один успешный пример использования инструментов концессии – ряд городов-участников федеральной программы по комплексной модернизации городского электротранспорта, среди которых Курск, Липецк, Пермь, Ярославль. Например, Курск первым среди городов-участников уже обновил трамвайный маршрут по концессии и 1 марта 2024 года начал перевозку пассажиров. За месяц с момента запуска трамваи перевезли свыше 73 тыс. пассажиров, что на 87% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Всего к концу 2024 года планируется реконструировать более 42 км путей, а также обновить подвижной состав за счет 22 современных низкопольных вагонов «Львенок».

Модернизация городского электротранспорта – это комплексный процесс, направленный на обеспечение безопасности и комфорта пассажиров. Эти задачи не решить одной поставкой современных трамваев, поэтому обновляется вся система.

Так, при укладке трамвайных путей используют передовые технологии и строго соблюдаются

все технологические нормы. Для увеличения срока службы путей вместо деревянных шпал, пропитанных креозотом, применяют железобетонные шпалы с полимерными накладками. Считается, что такие пути более экологичны. Чтобы снизить вибрации и шум, применяют алюминотермитную сварку для бесшовного соединения рельсов и виброизоляционные маты из композитного материала. С капризами российского климата помогают справляться температурные компенсаторы для рельсов.

При ремонте путей, по возможности, их отделяют от проезжей части бордюрами. Технология позволяет повысить уровень безопасности, весь число ДТП с участием трамвая снижается до минимума. Кроме того, увеличивается скорость движения вагонов на огороженных участках, а также повышается точность соблюдения расписания.

Все концессионные проекты «Группы Мовиста» включают обновление подвижного состава для обеспечения безопасных пассажирских перевозок. Вместо изношенных вагонов вводятся современные низкопольные трамваи. Так, в Курске, Перми и Верхней Пышме используются односекционные трамваи модели «Львенок» от российского производителя «ПК Транспортные системы». Эти вагоны отличаются энергоэффективностью, экологичностью и комфортом. При их разработке конструкторы уделили особое внимание вопросам безопасности. Системы видеоконтроля помогают водителю следить

за зоной посадки и высадки пассажиров, а также мониторить дорожную ситуацию. Кроме того, в трамваях «Львенок» используются дополнительные элементы пассивной безопасности для рабочего места водителя, а также системы активной и пассивной помощи при управлении транспортом.

Современный городской транспорт невозможно представить без цифровых систем. При модернизации подвижного состава были внедрены IT-решения, которые помогают собирать данные для контроля за движением и пассажиропотоком, а также для принятия управленческих решений, таких как изменение расписания или маршрута. С точки зрения безопасности цифровые системы позволяют автоматически передавать всю информацию о трамвае на диспетчерский пульт. Это позволяет в реальном времени отслеживать каждый вагон и быстро реагировать на внештатные ситуации.

Конечно, реализация масштабных транспортных проектов с учетом всех требований безопасности – это дорого и едва ли подъемно для бюджетов большинства российских регионов. Однако существующие программы господдержки и инструменты концессии помогают регионам обновить трамвайную систему, предоставляя жителям современный и комфортный транспорт. Это не только улучшает качество жизни населения, но и повышает привлекательность региона для инвесторов и туристов, способствуя его экономическому развитию.



ПАРТНЕРСТВО ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА ВСЕГДА ДАЕТ ПЛЮС

В рамках ПМЭФ генеральный директор ООО «Группа Мовиста» Алексей Зотов рассказал о преимуществах концессионных соглашений, особенностях новых трамваев и собственных программных разработках компании.

Петербургский международный экономический форум собрал представителей передовых компаний России и зарубежья. Среди них – ООО «Группа Мовиста», занимающееся реконструкцией и модернизацией электротранспортных сетей. На данный момент компания ведет работу над проектами в Курске, Липецке, Ярославле и Перми. При этом «Группа Мовиста» – пример крепких партнерских отношений между бизнесом и государством. В чем преимущество концессионных отношений и как с помощью цифровых технологий перевоспитать безбилетников – в интервью РБК Черноземье рассказал генеральный директор компании Алексей Зотов.

С 2022 года «Группа Мовиста» реализует концессионные проекты в рамках федеральной программы модернизации электротранспорта. Такой формат, по мнению Алексея Зотова, является беспроигрышным. «Партнерство государства с бизнесом всегда дает плюс. Проекты, как правило, имеют длительный срок реализации, и очень много времени тратится на их подготовку. Государство финансирует уже готовые проекты», – пояснил генеральный директор ООО «Группа Мовиста».

Так, для старта проекта преобразования трамвайной сети в Курске понадобилось два года подготовки. В работу входило подписание договоров и разработка концессионного соглашения, выстраивание системы финансирования, поиск подрядчиков. Общий объем документов превысил 500 страниц. Всю эту работу компания провела за свой счет. По факту, администрация региона получила проект «под ключ». Итог – качественная и быстрая реконструкция трамвайных путей и замена самого транспорта. Первый отреставрированный участок движения открыли в Курске



Алексей Зотов, генеральный директор ООО «Группа Мовиста»

1 марта. По нему курсируют восемь новых трамваев «Львенок». До конца года в город придут еще 14 новых транспортных единиц.

По словам Алексея Зотова, сложность реконструкции трамвайных маршрутов заключается в том, что исторически пути проходят по центру городов. Вторая особенность заключается в том, что эти пути долгое время просто поддерживали в относительно хорошем состоянии, не занимаясь их капитальным ремонтом. Наконец, под трамвайными сетями проходят сети других служб и ресурсных компаний. Речь о канализации, электричестве и прочем. Поэтому, придя работать в новый город, компания обязана тщательно изучить инфраструктуру и перекрыть движение для капитального ремонта трамвайных путей.

Что касается Курской области, то этот регион был первым, заключившим с «Групп-

пой Мовиста» договор о модернизации электротранспортной сети. Работа в регионе во многом стала новаторской для компании и помогла выявить возможные ошибки и риски.

«Я должен сказать огромное спасибо бывшему губернатору Курской области Роману Старовойту, потому что он не побоялся, рискнул и пошел в концессию. Это была первая наша концессия, которую мы как раз и формировали. Были ошибки, были трудности. Но на сегодня мы уже давно в стройке. Все необходимые этапы прошли. Разработана проектная документация по всем этапам, а по половине уже пройдена государственная экспертиза. 21 км пути уже запустили в эксплуатацию. В этом году планируем доделать вторую половину и пустить под трамвайное движение», – рассказал Алексей Зотов.

Курская область – не единственный регион Черноземья, заключивший концессионное соглашение с «Группой Мовиста». В Липецке, где трамвай является одной из важнейших транспортных сетей, уже убрано более 20 км рельсов. В город поступило 46 новых трамваев – они выйдут на обновленные пути ориентировочно в июле. Первый отрестаурованный участок свяжет депо на улице Московской и памятник танкистов.

«Надеемся, это будет хороший подарок для жителей города. Они увидят, наконец-то, трамвай не в депо, а на линии. И речь о современном трамвае. Это уже не тот трамвай, на котором мы ездили в детстве. Во-первых, современные пути дают меньше шума. То есть мы едем в новом трамвае и спокойно читаем свою прессу, смотрим что-то в телефоне, слушаем музыку. Во-вторых, для пассажиров в новом трамвае много свободного места. Очень хорошие проходы, ровный низкий пол, который позволяет заходить как мамам с колясками, так и инвалидам, и молодым людям с велосипедами», – отметил генеральный директор «Группы Мовиста».

В компании надеются, что в будущем смогут расширить программу концессий и привезти современные трамваи и в другие города Черноземья. А пока «Группа Мовиста» работает

над проектами реконструкции трамвайных сетей в Ярославле и Перми. В первом городе не так давно согласовывали проектную документацию – строительные работы только начались. Уже демонтированы первые 5 км рельсов. В Перми сдан первый участок, по нему курсирует такой же трамвай, как и в Курске – «Львенок». В город уже привезли восемь трамваев, до конца года их количество увеличится до 14.

«Группа Мовиста» не только реконструирует маршрутные пути, но и помогает модернизировать всю транспортную сеть. Выявить дублирующий транспорт, оптимизировать расписание под пассажиропоток и даже перевоспитать безбилетников позволяют собственные программные разработки компании.

«Когда мы начали заниматься подвижным составом, мы поняли, что необходимы еще и дополнительные сервисы. Потому что, как ни странно, трамвай оказался очень консервативным видом транспорта, который не подвергался модернизации с точки зрения ИТ. И мы начали разрабатывать программы для поддержки наших перевозок», – объяснил Алексей Зотов.

В компании начали с расписания и оптимизации маршрутов. Это позволяет освободить некоторое количество подвижного состава и не тратиться на его покупку. Следующий шаг касался удобства для пассажиров – речь об оплате карточками через валидаторы. При этом компания – не просто агент по сбору денег. Чтобы помочь местным бюджетам, в «Группе Мовиста» пошли еще дальше. Новое приложение «Контролер» использует данные с видеокамер, установленных в салоне. В итоге организатор перевозок может направить проверяющих на конкретный участок маршрута, где больше всего безбилетников. Все это ведет к тому, что люди начинают добросовестно оплачивать проезд, бюджет не несет убытки, а транспортная система получает финансирование на свое дальнейшее развитие.

Источник: РБК Черноземье

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ БЕСПИЛОТНЫМ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ

СИСТЕМА МОНИТОРИНГА И ЗАЩИТЫ "Лаборатории Касперского"



РЕКЛАМА

ООО «НЕОСКАН»

📍 г. Москва, Загородное шоссе,
д. 7, к. 5, стр.1, ком. 303

☎ +7 499 110-22-42

✉ info@neo-scan.ru



Авибус

Решение для профессионалов

711 автовокзалов, автостанций,
перевозчиков внедрили
продукты и сервисы Авибус

Ижевск

Казань

Уфа

Киров

Самара

sales@avibus.pro
avibus.pro

+7 (499) 450-28-09

КАК РАБОТАЕТ СЛУЖБА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ АВИБУС



Главный принцип, в соответствии с которым организована поддержка пользователей системы Авибус, – это комплексный подход, который позволяет оперативно решить проблему любого уровня. Для нас важно предоставить клиенту не только технические консультации и обновления продукта, но и предотвратить возможные аварийные ситуации еще до их появления.

Именно поэтому команда отдела внедрения и сопровождения продуктов Авибус – одна из самых многочисленных в компании. Более 10 специалистов работают над задачами клиентов, привлекая к решению вопросов IT-специалистов, разработчиков и менеджеров.

Основные компоненты качественной поддержки пользователей Авибус

Чтобы сделать взаимодействие пользователей с нашими продуктами более комфортным и эффективным, мы непрерывно внедряем современные технологии и инновационные решения в рабочие процессы. Например, клиенты, оформившие подписку на техническое сопровождение, получают следующий пакет услуг:

- удобный сервис деск для коммуникации со службой технической поддержки;
- мониторинг производительности IT-инфраструктуры автовокзала;
- управление нагрузкой, создаваемой онлайн-продажами;
- поддержка онлайн-продаж;
- ежегодные обновления системы;
- аварийная поддержка 24/7.

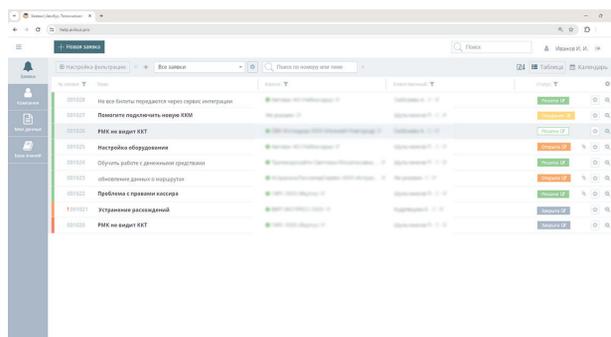
Далее расскажем подробнее про каждый пункт этого списка.

Удобный сервис деск для коммуникации со службой технической поддержки

Ранее, чтобы оставить заявку в службу технической поддержки, нужно было написать

письмо на электронную почту. При этом клиенты отмечали неудобство такого способа связи: письма в почте теряются, из-за чего невозможно отследить хронологию работ, трудно понять, сколько задач сейчас в работе и в каком они статусе.

Эти и подобные комментарии подтолкнули нас к выбору профессионального инструмента для автоматизации работы с клиентскими обращениями. Сейчас основной канал коммуникации со службой технической поддержки – это клиентский портал по адресу help.avibus.pro.



Какие преимущества дает нам этот сервис:

1. Больше способов оставить обращение: теперь клиенты могут оставлять заявки через мессенджер, мобильное приложение (с возможностью оставить голосовое обращение) и на клиентском портале.
2. Личный кабинет клиента, где хранится вся история обращений: заявки в работе, архивные обращения, также в личном кабинете можно отслеживать статус заявки и процесс работы по ней.
3. Уведомления об изменении статуса заявки и о новых комментариях в задаче.
4. Оценка выполненной работы: после закрытия задачи клиент может оценить, насколько он доволен качеством проделанных работ.

Внедрение этого инструмента позволило нам внести прозрачность в работу по обращениям клиентов, а также оперативно реагировать на обратную связь.

Мониторинг производительности IT-инфраструктуры автовокзала

Как современная IT-компания, мы стремимся не только реагировать на обращения, но и предугадывать и проактивно устранять возможные проблемы. Поэтому в прошлом году мы запустили еще один сервис для наших клиентов – это мониторинг производительности IT-инфраструктуры автовокзала.

Сервис в реальном времени отслеживает основные характеристики серверов автовокзала, работоспособность СУБД, нагрузку на подсистему хранения данных, использование оперативной памяти, сроки действия ssl-сертификатов и прочие важные параметры. Такой контроль систем и сервисов позволяет выявить и устранить потенциальные угрозы до того, как они смогут повлиять на бизнес клиента.

Например, такой мониторинг позволяет предотвратить аварийную остановку автовокзала, если заканчивается место на диске, предотвратить блокировку сайта автовокзала в случае просроченного ssl-сертификата и прочие критические ситуации.

Управление нагрузкой, создаваемой онлайн-продажами

Рост онлайн-продаж и, соответственно, рост количества транзакций создают дополнительную нагрузку на информационную базу автовокзала.

Кроме того, прямые подключения агентов к базе автовокзала бесконтрольно нагружают базу данных зачастую бесполезными «мусорными» запросами.

В связи с этим мы рекомендуем любые внешние подключения к базе автовокзала проводить через наш транзитный сервер (прокси), который позволяет централизованно управлять нагрузкой от интернет-продаж.

Прокси балансирует нагрузку в зависимости от текущих показателей загруженности системы, регулирует количество запросов от внешних интернет-площадок в единицу времени и выстраивает очередь запросов, распределяя их по времени. Этот механизм предотвращает зависание базы и обеспечивает стабильность работы.

Кроме того, мы ведем организационную работу с субагентами, обучая их, как правильно использовать внешний программный интерфейс, чтобы минимизировать количество ненужных запросов и снизить нагрузку на систему.

Поддержка онлайн-продаж

Как уже было сказано ранее, команда отдела внедрения и сопровождения – одна из самых многочисленных в компании. При этом часть этой команды фокусируется только на поддержке онлайн-продаж и консультации пассажиров.

Наши специалисты сопровождают продажи на сайтах субагентов, через сайт bilet.do и его виджет, размещенный на сайте автовокзала. Мы также работаем с сотрудниками автовокзала для решения вопросов, связанных с закрытием платежного периода, сверкой документов и пр.

Ежегодные обновления системы

Ежегодно мы выпускаем 2–3 крупномасштабных обновления системы. Каждое обновление содержит более сотни изменений, которые направлены на выполнение требований законодательства, современных требований рынка, исправление ошибок и разработку нового функционала, полезного для всех пользователей системы.

Аварийная поддержка 24/7

Зачастую критические ситуации на автовокзалах случаются в дни наибольшей загруженности – в праздники и выходные. В это время важно максимально быстро восстановить работу системы, чтобы автовокзал продолжил выполнять основные функции: продавать билеты и отправлять рейсы.

Для решения подобных проблем у нас запущена служба аварийной технической поддержки, которая работает круглосуточно и ежедневно. По специально выделенной линии сотрудники автовокзала могут связаться с аварийным дежурным независимо от времени суток, и специалист незамедлительно подключится к устранению аварии.

Система автоматизации – основной инструмент автовокзала, от которого зависят непрерывность и эффективность процесса перевозки пассажиров. Поэтому для нас так важно организовать бесперебойную работу системы и комплексно поддержать ее пользователей. Именно работа всей команды отдела внедрения и сопровождения – это ключевой фактор успеха и развития системы автоматизации Авибус на рынке автобусных перевозок.

АНАЛИТИКА БОЛЬШИХ ДАННЫХ: В ПОМОЩЬ РЕГИОНАМ И ПЕРЕВОЗЧИКАМ

Собирать самую разную информацию о работе транспортного комплекса и аккуратно «упаковывать» ее в понятную отчетность помогает цифровая платформа управления мобильностью, разработанная компанией «Датапакс». В состав платформы входит аналитический модуль, который содержит все ключевые показатели пассажирских перевозок и гибко адаптируется под нужды каждого региона.



Роман Спиридонов,
коммерческий
директор
ООО «Датапакс»

Подключаемся к любым источникам данных

Цифровая платформа содержит комплексное решение для управления пассажирскими перевозками и объединяет все виды мобильности в единую экосистему. При этом она не требует замены уже работающих в регионе информационных систем, поскольку легко с ними интегрируется. Это касается и аналитического модуля: он может работать не только в составе платформы «Датапакс», но и подключаться к любым другим источникам данных.

Для наиболее распространенных систем – 1С, АСОП, Excel, банк и диспетчеризация – уже есть готовые коннекторы. Для других источников коннекторы можно быстро разработать.

На основе собранных данных составляется мультиформатная отчетность: о состоянии пассажирских перевозок, транспортной работе

на маршрутах, пассажирообороте и наполняемости салона, собираемости билетной выручки и контроле безбилетного проезда.

Все самое важное – на одном экране

Отчетность в виде таблиц и графиков по конкретным показателям отображается на мониторах специалистов, а на рабочее место руководителя выводятся все основные показатели одновременно в виде простых и понятных дашбордов. Вся информация актуальна: данные обновляются в режиме реального времени. Можно кликнуть в любом месте и «провалиться» до каждого конкретного источника информации.

Ключевые показатели

Интеллектуальная аналитика и автоматизированная отчетность включают все основные показатели по перевозкам, пассажиропотоку и оплате проезда. В части перевозок рассчитываются показатели по выходу рейсов, исполнению контрактов и транспортной работе. Например, график выполнения плана по рейсам показывает плановые и фактические значения количества рейсов и процент выполнения плана.

Основные показатели по пассажиропотоку – это количество пассажиров, наполняемость и эффективность использования транспортных средств, а также комфортность размещения в них. Модуль позволяет получить детализацию по маршрутам и дням за выбранный период. Например, на графике можно посмотреть

максимальную загрузку ТС по часам и дням и сравнить ее с комфортным уровнем загрузки.

В части оплаты проезда собираются данные о билетной выручке и количестве безбилетных пассажиров на маршрутах и остановках. Удобнее всего работать с этими показателями на тепловой карте. Карта отображается в двух вариантах: по часам суток и за выбранный период. Она показывает маршрут, названия и номера остановок, а также данные по каждой остановке: количество вошедших пассажиров, количество оплат, количество и долю безбилетных проездов.

Показатели по билетной выручке и количеству безбилетников определяют работу контрольно-ревизионной службы. Предиктивная аналитика позволяет автоматически планировать рабочий график контролеров, направляя их туда,

где прогнозируется наибольшее количество безбилетников.

Пассажиры довольны

Аналитика позволяет быстрее выявлять отклонения, корректнее прогнозировать проблемные ситуации и принимать лучшие решения для повышения качества транспортного обслуживания. Соответственно, растет популярность общественного транспорта, и все больше пассажиров им пользуются.

Так, недавний опрос РБК показал, что 60% россиян, имеющих личное авто, потенциально готовы от него отказаться при определенных условиях. При этом для 29% опрошенных мотивом для отказа является развитие общественного транспорта на необходимых маршрутах.

Цифровая платформа управления мобильностью

Транспорт по запросу
Мобильное приложение
Прорывные технологии в оплате проезда
Льготы онлайн



Контроль выполнения контрактов
Единый реестр маршрутов и расписаний
Диспетчеризация
Приоритетный проезд общественного транспорта

Анализ пассажиропотока
Аналитика и прогнозирование на основе больших данных
Выявление безбилетного проезда
Электронный путевой лист

dtpax.ru

info@dtpax.ru

+7 499 110-74-09

РЕКЛАМА

ДОРОЖНАЯ КАРТА ПОДПИСАНИЯ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ ПРОЕКТА МОДЕРНИЗАЦИИ ГЭТ

В рамках федеральной программы –
не более **476 дней**

- 1 Обсуждение параметров инвестиционного проекта – **30 дней**
- 2 Подача частной концессионной инициативы – **1 день**
- 3 Принятие НПА о возможности заключения концессионного соглашения и начало переговоров – **45 дней**
- 4 Согласование основных условий концессионного соглашения и параметров финансовой модели – **30 дней**
- 5 Рассмотрение и согласование проекта Правительственной комиссией – **14 дней**
- 6 Одобрение проекта на Экспертном совете Минтранса России – **45 дней**
- 7 Одобрение проекта ВЭБ.РФ
- 8 Подача частной концессионной инициативы – **10 дней**
- 9 Принятие заявок о готовности к участию в конкурсе – **45 дней**
- 10 Принятие НПА о возможности заключения концессионного соглашения (в случае отсутствия альтернативных заявок) – **45 дней**
- 11 Подписание концессионного соглашения – **1 день**
- 12 Направление заявки на предоставление субсидии и ее рассмотрение в Минтрансе – **не более 70 дней**
- 13 Подписание соглашения о предоставлении субсидии из федерального бюджета – **14 дней**

** Все сроки являются ориентировочными
и могут быть изменены*





Дивизион
Климатическое оборудование



СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЯ ВОЗДУХА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА



ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И ВЫЗОВЫ

В условиях усиления экономических санкций и глобальной турбулентности вопрос импортозамещения ИТ-оборудования и программного обеспечения в России приобрел особую актуальность. Наша компания, являющаяся поставщиком ИТ-решений, рассматривает эту ситуацию не только как вызов, но и как уникальную возможность для развития и укрепления отечественного ИТ-сектора.



Сергей Жеребятьев,
генеральный директор
ООО «Цифровые
решения регионов»
(«СберИнтегро»)

Однако процесс импортозамещения сопряжен с рядом вызовов, которые необходимо учитывать: **недостаток компетенций и опыта, высокие первоначальные затраты, необходимость интеграции** (новые решения должны быть совместимы с существующими системами и инфраструктурой).

Несмотря на сложности, импортозамещение открывает перед российскими компаниями и всей экономикой страны широкие перспективы. Наша компания активно участвует в процессе импортозамещения, предлагая широкий спектр решений, начиная от серверного оборудования и заканчивая специализированным программным обеспечением.

Отдельно хотел бы отметить, что при внедрении комплексных цифровых решений наша компания использует широкий перечень финансовых инструментов, которые позволяют эффективнее структурировать проект и предложить гибкие условия финансирования. Для наших клиентов доступны лизинг, факторинг, аккредитив, эскроу-счет.

Одним из ключевых наших направлений является импортозамещение телематического оборудования для общественного транспорта, что позволяет значительно повысить эффективность и безопасность перевозок. В партнерстве с крупными производителями мы реализуем комплексные проекты по оснащению как нового, так и действующего городского общественного транспорта, обеспечиваем монтажные работы и сервисное обслуживание. Наша компания предлагает эффективный путь для внедрения этих технологий через лизинг.

Лизинг является оптимальным финансовым инструментом для оснащения общественного транспорта телематическим оборудованием. К основным преимуществам лизинга относятся:

- 1. Снижение начальных затрат** – лизинг позволяет избежать значительных первоначальных инвестиций, что особенно важно для муниципальных и частных транспортных компаний с ограниченным бюджетом.
- 2. Гибкость условий** – возможность выбора оптимальных условий лизинга (сроки, график платежей) позволяет адаптировать программу под конкретные потребности и финансовые возможности клиента.

Оснащение городского общественного транспорта телематическим оборудованием через лизинг открывает новые горизонты для развития и модернизации транспортной инфраструктуры. Наша компания готова предложить комплексные решения, адаптированные под конкретные потребности и возможности каждого клиента.

В современном мире общественный транспорт перестал быть просто средством передвижения, состоящим из кузова и колес. Сегодня это высокотехнологичная система, включающая в себя разнообразные цифровые решения и сервисы, которые значительно повышают качество обслуживания пассажиров, оптимизируют работу транспортных служб и обеспечивают безопасность перевозок. Оснащение общественного транспорта современным телематическим оборудованием становится неотъемлемой частью развития городской инфраструктуры.

Современные навигационные решения позволяют в режиме реального времени отслеживать местоположение транспорта, анализировать его эксплуатационные параметры и обеспечивать эффективное управление транспортной системой городов и регионов.

Видеонаблюдение позволяет своевременно выявлять и предотвращать потенциально опасные ситуации. Камеры, установленные в салонах транспортных средств и снаружи, фиксируют любые инциденты, что помогает быстро реагировать на них и принимать меры для обеспечения безопасности.

Одним из ключевых элементов современного общественного транспорта являются системы, предоставляющие пассажирам актуальную информацию о маршрутах, времени прибытия, пересадках, экстренных сообщениях и актуальных событиях. Эти системы помогают сделать поездки более удобными и предсказуемыми, что особенно важно в условиях мегаполисов.

В последние годы в общественном транспорте наблюдается значительный рост перехода на бескондукторные системы обслуживания пассажиров и использование валидаторов для приема оплаты проезда. Внедрение валидаторов является частью общей тенденции к созданию умных транспортных систем, которые объединяют различные виды транспорта в единую сеть. Это позволяет пассажирам легко пересаживаться с одного вида транспорта на другой, используя еди-



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

ную систему оплаты. Новые горизонты оплаты проезда в общественном транспорте – технология геопозиционирования для оплаты проезда в один клик. Технология основывается на использовании данных о местоположении пассажира и транспортного средства. При посадке в транспортное средство система автоматически определяет маршрут следования и тариф, пассажиру требуется только подтвердить оплату. Процесс оплаты занимает всего несколько секунд, что значительно сокращает время посадки пассажиров.

В условиях бескондукторной системы оплаты проезда становится необходимым использовать датчики пассажиропотока. Датчики пассажиропотока играют важную роль в контроле за соблюдением дисциплины оплаты. Они позволяют выявлять случаи неоплаченного проезда и принимать меры для предотвращения нарушений. Стандартизированный и унифицированный комплексный подход к оснащению общественного транспорта телематическим оборудованием является ключевым элементом современной транспортной инфраструктуры.

Внедрение телематических решений требует комплексного подхода и активного взаимодействия всех участников процесса: от производителей оборудования и транспортных компаний до государственных органов и самих пассажиров.

Наша задача как экспертов отрасли – активно поддерживать стандартизацию и унификацию телематических решений, обеспечивая устойчивое развитие и повышение качества жизни граждан.

ЭКСПЕРТНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ПРОЕКТОВ МИНТРАНСА РОССИИ

Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта – организация с почти вековой историей, которая помогает решать задачи по разработке современных научно-методических подходов функционирования транспортной отрасли. О роли института в ее развитии, участии во внутренних и международных проектах, использовании научного потенциала в цифровизации мы побеседовали с генеральным директором ОАО «НИИАТ» Валерием Машковым.



Валерий Викторович, в ноябре прошлого года вы возглавили НИИАТ. Учитывая, что в отрасли вы человек не новый, с чем пришлось столкнуться и какие направления развития вы выбрали как перспективные?

С момента создания институт является научно-исследовательским центром развития транспортной системы страны. Современная действительность формирует новую повестку, и нами проводится ежедневная работа по трансформации внутренних процессов и модели функционирования института: сформирован новый состав научно-технического совета, формируются новые научные коллективы для выполнения научно-исследовательских и проектных работ, начинается деятельность академия профессио-

нального образования, формируется комплекс услуг по консалтингу, обучению и экспертизе по профильным направлениям.

Транспортный комплекс находится в состоянии динамичного развития, последние годы по праву можно назвать революционными. Мы становимся свидетелями глубокой модернизации, связанной с цифровой трансформацией. Президент России определил цифровую трансформацию одной из пяти национальных целей развития страны до 2030 года, и сфера транспорта – в числе лидеров. Это для меня, по сути, и является первоочередной задачей.

Одно из направлений института – разработка документов транспортного планирования. Существуют ли отличия при формировании таких документов для новых регионов?

Мы не различаем регионы на старые и новые. В связи со вступлением в силу изменений в 220-ФЗ изменился состав документов транспортного планирования, которые необходимо разработать всем субъектам РФ: региональный стандарт и комплексный план транспортного обслуживания населения.

Участие региона в федеральных программах и национальных проектах по транспорту невозможно без разработки документов транспортного планирования, в состав которых также входят ПКРТИ, КСОТ, КСОДД. Эти документы позволяют субъекту РФ обозначить приорите-

ты, цели и задачи транспортного обслуживания населения, определить объемы финансирования и привлечь средства бюджета.

По данным Минтранса России, до 2023 года одобрено только 32% всех поступивших ПКРТИ, 32% – КСОТ и 44% – КСОДД, остальным документам даны рекомендации по доработке. Основной проблемой при разработке указанных документов во многом является нехватка финансирования и высококвалифицированных кадров.

Институт, помимо непосредственной разработки документов, решает задачи по их разработке путем:

- проведения независимой экспертизы проекта разрабатываемых документов и (при необходимости) их доработке;
- разработки указанных документов в рамках обучения по программам дополнительного профессионального образования с применением дистанционных образовательных технологий с последующей выдачей документа установленного образца;
- коллективного использования программного продукта, необходимого для построения моделей прогноза автомобильных и пассажирских потоков, а также обучения по его использованию.

Мы выполняем работы по экспертному обеспечению прочих направлений деятельности, связанных с транспортом: экономика, безопасность, нормирование и ресурсосбережение. В сферу интересов входят агломерационные, межрегиональные и туристические перевозки. В настоящее время в институте формируется научная школа по проблемам их организации.

Как складываются отношения в области международного сотрудничества?

Благодаря обширным контактам НИИАТ имеет возможность участвовать во многих крупных проектах совместно с международными организациями. В прошлом месяце мы с коллегами провели рабочую встречу в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) с министром по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Арзыбеком Кожошевым, который выразил заинтересованность в долгосрочном сотрудничестве. Намечены совместные планы реализации пилотных проектов в области развития автомобильного туризма.

В конце мая мой заместитель Максим Кудряшов принял участие в совещании, посвященном улучшению системы общественного транспорта, организованной ЭСКАТО ООН в столице Казахстана Астане, с докладом «О цифровых решениях в транспортной отрасли и роли НИИАТ в их реализации».

Одна из последних инициатив – концепция развития автомобильного туризма в России. Расскажите о ней подробнее.

Мы подготовили и представили решения задач, поставленных в Концепции развития автомобильного туризма и туристической отрасли. С позиции транспортной отрасли это касается и методологии подбора класса, категории, типа планировки салона автобуса в зависимости от протяженности и других параметров туристического маршрута.

Необходимо отметить, что Концепция развития автомобильного туризма носит общий характер и требует разъяснений при разработке нормативных правовых актов. Акцент сделан на возраст существующего автобусного парка, который требует замены для улучшения показателей комфорта, безопасности, соответствующих условиям эксплуатации. Эти показатели обеспечиваются конструкцией автобусов, носящих как обязательный, так и добровольный характер, и могут быть реализованы в рамках работы Технического комитета по стандартизации № 315, который возглавляет институт. У нас есть предложения по разработке механизма приобретения туристических автобусов по программе льготного лизинга.

P.S. За последние годы НИИАТ выполнил более 400 научно-исследовательских и проектных работ в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации, обеспечения транспортной безопасности, организации дорожного движения, транспортного планирования и моделирования и др., в том числе в интересах федеральных и региональных органов исполнительной власти, что легло в основу практически всех нормативных правовых документов, регламентирующих функционирование транспортной отрасли.

«ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ» КАК ФОРМА ПРИКЛАДНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«Профессионалитет» — это образовательная программа, благодаря которой молодой человек в короткий срок приобретает востребованную профессию. Учеба здесь ориентирована на практику, а сами программы обучения разработаны совместно с работодателями.

В рамках совещания по вопросам развития отрядов пассажирского комплекса холдинга «РЖД», которое мы проводили в Самаре, мне удалось побывать в одном из самых передовых образовательных комплексов, созданных на базе Самарского государственного университета путей сообщения по программе «Профессионалитет» при поддержке ОАО «РЖД». Несмотря на то, что я, как председатель Комиссии по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта Общественного совета при Минтрансе России, постоянно посещаю образовательные площадки в разных уголках страны, в том числе и создан-

ные по этой же программе, именно СамГУПС меня удивил. И я решил создать этот материал, чтобы вы узнали, что такое «Профессионалитет» и какие перспективы такая форма образования дает российскому рынку труда.

Наконец-то, крупнейшие работодатели получили доступ к чиновникам образовательной сферы и обозначили, что им нужны люди, которых они не хотят переучивать, которых они хотят готовить «под себя» сразу с 9-го или 11-го класса, «затачивая» под свои нужды и стандарты. Они были услышаны, и Правительство РФ дало зеленый свет на появление этой формы обра-





зования. Если копнуть глубже, то это, по сути, возрождение системы профессионально-технических училищ (ПТУ), когда молодые люди сразу получали профессию практически на действующих предприятиях. В программе было больше 80% реальной практики, а теория была узко «заточена» на профессиональные знания. И студенты уже сразу помогали своим предприятиям-партнерам в изготовлении той или иной продукции в рамках учебного процесса.

Вот и текущая ситуация на рынке труда заставила вернуться к этому опыту, но уже на современной основе. И такие платформы, что я увидел в Самаре, точно отзываются интересом у молодых ребят своей инновационностью, модностью (не побоюсь этого слова) и системностью. Для ускорения процесса из программ исключены дублирующие и заведомо ненужные в данной профессии дисциплины, которые в обычной системе образования все равно преподаются всем, невзирая на необходимость. Преподавателями подтянулись молодые ребята, которым тоже интересны VR-технологии, инновационные программные процессы образования, а главное, возможность создавать быстрый и качественный продукт. И мне очень импонирует такой подход, за которым большое будущее, и, скорее всего, в ближайшие пять лет он вытеснит классические колледжи и техникумы с четырьмя годами образования.

Погружаясь в специфику проекта в Самаре, в первую очередь бросается в глаза скорость реализации и получение результата здесь и сейчас. Только в апреле 2022 года Самарский государственный университет путей сообщения вошел в число 70 победителей федерального проекта «Профессионали-



тет», а сегодня тут кипит самый современный образовательный процесс. Университет получил из федерального бюджета 100 миллионов рублей на данный проект и поддержку от РЖД (от РЖД этот проект курирует Департамент управления персоналом (ЦКАДР), именно то подразделение, что помогает нам развивать студотряды в холдинге).

Были определены четыре специальности, выпускники которых наиболее востребованы в отраслях реального сектора экономики Самарской области:

- строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство;
- электроснабжение;
- техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог;
- автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте.

Отдельно нужно отметить, что СамГУПС в рамках Постановления Правительства РФ от 16 марта 2022 года № 387 «О проведении эксперимента по разработке, апробации и внедрению новой образовательной технологии конструирования образовательных программ среднего профессионального образования в рамках федерального проекта «Профессионалитет» стал центром разработки программ подготовки по профессии 13.02.07 «Электроснабжение» (по отраслям).

Университет для реализации проекта выделил семиэтажное здание. Именно тут я побывал и проникся этим проектом. Сейчас это крутое образовательное пространство.

За счет средств стратегического партнера-работодателя ОАО «РЖД» были оборудованы



лаборатории «Строительство железных дорог, ремонт и текущее содержание железнодорожного пути», «Электроснабжение» и «Автоматика и телемеханика на транспорте».

Что особенно выделяет проект в СамГУПСе, так это то, что весь объем федеральных средств был направлен именно на закупку образовательного оборудования, создание программ, моделей, наглядных практических стендов и подготовку преподавателей. В других центрах львиную долю средств «съели» затраты на ремонт помещений. Как отметил ректор СамГУПС Максим Гаранин, ремонт по стандартам проекта вуз осуществил за счет собственных средств, что позволило получить самый насыщенный интерактивный образовательный кластер, с которым мне приходилось сталкиваться в России (некто подобное я видел в Китае, в городе Далянь, во время поездки в 2017 году). И ремонт выполнен под статью оборудованию: насыщенная инфографика, информация о РЖД и проекте. Специалитет дает впечатления «Дома молодежи», а задумка команды СамГУПС о присвоении каждому этажу здания имен министров и руководителей железнодорожной отрасли дает сшивку с непрекращающейся ни на секунду единой историей железнодорожного транспорта и невольно заставляет студентов погружаться в историю отрасли, узнавая об этих великих людях.

Особенно бросается в глаза отношение людей, причастных к проекту. Экскурсию нам

проводил директор Самарского колледжа железнодорожного транспорта им. А. А. Буянова Валерий Тепляков. У человека реально горят глаза, он живет этим проектом и планами его развития. Он знает каждого студента, они непринужденно общаются с ним. Он показывает площади, которые еще ждут своего часа, и, в первую очередь, говоря о том, как это будет удобно для студента. О том, что это позволит создать, по сути, кластер, где студент сможет находиться весь день, находя занятость и интерес, выходящий далеко за программу «Профессионалитета». Валерий Тепляков пригласил меня на открытие коворкинга «ТрудКрут» на 7-м этаже, там еще предстоит завершить оснащение и ремонт, но площади и вид из окна точно дадут студентам вдохновение на трудовые и творческие свершения.

Пусть успокоятся те, кто кричит: «Все это муляж и никак не связано с реальностью!» Именно тут один из крупнейших полигонов действующей железнодорожной техники, и все, что отрабатывается на интерактивных тренажерах и наглядных пособиях, сразу закрепляется реальными действиями: сборкой, разборкой реальных узлов и агрегатов на полигоне.

Конечно, золото проекта – это преподаватели, действительно замотивированные на работу с ребятами. Так, в первом кабинете нас встретил очень молодой парень, который прошел подготовку по линии «Амбассадоров Профессионалитета», и на современном языке, со зна-



нием дела интересно показывал первокурсникам систему управления переездом и не только. Он признался, что ему самому интересно тут, он чувствует, что это «его место» и ему комфортно. При этом он максимально современен и в подходах, да и во внешнем виде, студенты признают его авторитет и доверяют ему еще больше, как человеку близкому по молодежным трендам. В свою очередь, преподаватели постарше тут явно отобраны не за дипломы и стаж, а за желание учить, с каждым из них было комфортно и интересно общаться, и каждый из них гордился своим кабинетом, оборудованием, а главное, своими студентами.

Отдельно восхищает, конечно, близость и интеграция в производственный и перевозочный процесс РЖД, из окон видны главный ход на Уфу и большой сортировочный узел, где ни на секунду не останавливается движение поездов, что позволяет студенту с первого дня чувствовать себя частью холдинга «РЖД».

Смотря на все это, понимаешь, что это не про деньги, а про любовь к своему делу. И такую любовь к делу, такой заряд коллективу дает именно Максим Гаранин. По итогам посещения площадки я делюсь своим впечатлением с ним, а он мне говорит, что сейчас уже переживает не столько о корпусе, сколько о том, чтобы все вокруг преобразилось и стало красивым и комфортным для студента. Чтобы с автобусной остановки он шел и чувствовал, что он – часть программы «Профессионалитет» и что он нужен железным дорогам. Команда ректора также живет этим, и я уверен, что уже 1 сентября 2024 года новые студенты, начиная с остановки, почувствуют эту заботу и общность с отраслью.



Я считаю, что сегодня таких образовательных площадок нужно намного больше, но, как уже сказал выше, деньгами это не решишь, нужно искать и воспитывать преподавателей, которые готовы брать на себя миссию наставника и кайфовать от своего рабочего места, иметь желание саморазвиваться и, конечно, любить студентов.

P.S. Я всем ставлю в пример СамГУПС за системную поддержку студенческих инициатив и, в частности, отрядов на всех уровнях и во всех филиалах. На крыльце главного корпуса студентов встречает скульптурная композиция, посвященная подвигу бойцов студенческих отрядов на стройке века БАМ, в здании «Профессионалитета» будет развернут огромный коворкинг «ТрудКрут» для студенческих отрядов. И это отзывается в сердцах студентов университета. Ректор университета Максим Гаранин и его команда создают систему профильных отрядов так эффективно и последовательно, что сегодня через отряды проходит почти 30% студентов. Именно работа в профильных отрядах создает из ребят профессионалов, так же как и программа «Профессионалитет» дает рынку труда востребованных специалистов.

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

Фото: МООО «Российские Студенческие Отряды»

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

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

✉ apparat@osmintrans.ru



«Единая Транспортная Система»

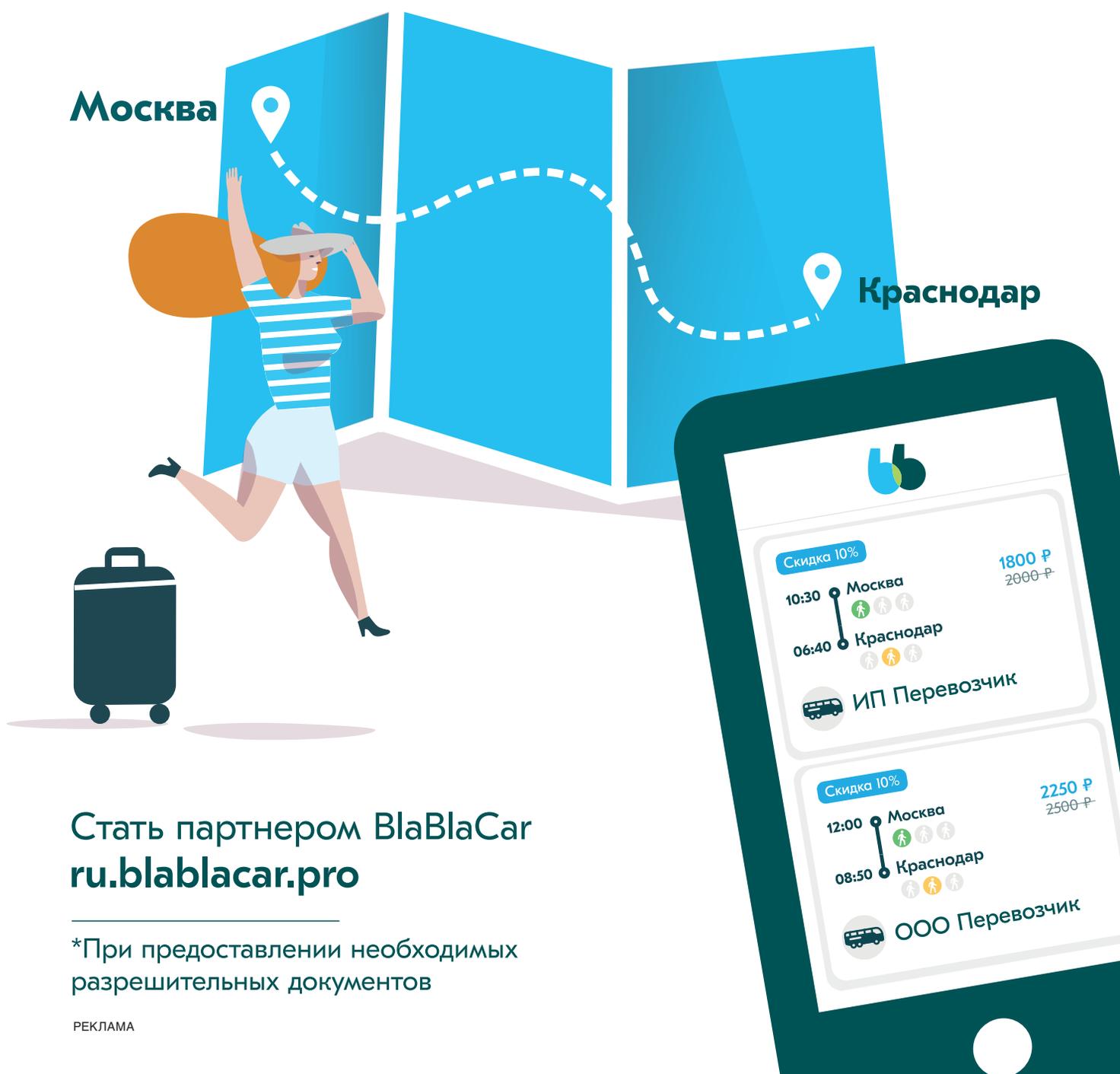
+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



Жаркое лето с BlaBlaCar

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



Стать партнером BlaBlaCar
ru.blablacar.pro

*При предоставлении необходимых разрешительных документов