

№ 97

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ РОССИИ



Развитие ВСМ и водного транспорта



8 Обновление
Транспортной стратегии

16 Объединенный
экспертный потенциал

22 Электротранспорт
как система



ГАЗЕЛЬ NN ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОБУС



ВЫГОДА до 1 218 000 Р¹

- Вместительный салон с высоким потолком на 19 пассажирских мест
- Анатомические сиденья повышенной комфортности
- Эффективная система кондиционирования с индивидуальным обдувом каждого пассажирского места
- Полки для ручной клади, столики, USB розетки и индивидуальное освещение для каждого пассажира
- Большое багажное отделение – 600 литров
- Телематика – экономия до 20% на эксплуатации

stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



1. Указанная выгода на автомобиль А69R52-1952-56-F90-55-00-000 1/ST(N), 5AB, 5GF, складывается из скидки по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631), а также с применённой субсидией по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ, в виде скидки на аванс в размере 10%, но не более 500 т.р. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.10.2025 г. Субсидия предоставляется лизинговой компанией - участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-84 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 30.09.2026 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Количество автомобилей ограничено. Подробности у официальных дилеров и торговых представителей АО «Платформа А». Реклама

Содержание

Состав экспертного совета журнала	2	Общественный транспорт	
Колонка редактора	4	Пассажирские перевозки по новым правилам	26
Тема номера		Максимально удобно	29
Развитие ВСМ и водного транспорта	6	Первые шаги к реформе: какой может стать новая архитектура управления пассажирским транспортом	34
Отрасль и власть		Настоящие профи	40
Обновление Транспортной стратегии	8	Мероприятия	
Комфорт – пассажирам, справедливость – бизнесу	9	Международный автобусный салон пройдет в Москве в августе	28
Инвестиции в настоящее	10	Автовокзалы и ПАТП	
Дороги – зеркало государства	11	Нерешенные вопросы в организации пресечения нелегальных перевозок пассажиров	42
Отраслевое взаимодействие со странами АТЭС	12	Информационные технологии	
Транспорт – драйвер экономического роста	14	Платформенное решение	46
QR-коды на остановках, «невидимые льготы» и цифровизация отрасли	18	«Геопэй» Сбер2В: оплата проезда по геопозиции – новый стандарт для туристических городов РФ	48
Электротранспорт как система	22	Автобусное сообщение: как качественная оптимизация помогает отрасли находить пассажира	52
Такси вне стратегии: почему таксомоторная отрасль остается за рамками транспортной политики	24	Цифровая безопасность автовокзала-субъекта КИИ	54
Автомобильный транспорт: проблемы и перспективы	30	Юбилей	
Семейноцентричные аэропорты	32	15 лет на острие атаки, защищая автовокзалы	57
Диверсификация источников топлива – инструмент снижения рисков	38		
Общественный совет			
Объединенный экспертный потенциал	16		

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



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

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

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

Дата выхода в свет: 14.07.2026 г. **Тираж:** 4000 экз.
Отпечатано в типографии
ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100, г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42.

Номер заказа:



Сайт Общественного совета
при Министерстве транспорта
Российской Федерации

Состав экспертного совета журнала



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



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



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



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



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации
транспортных инженеров



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



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



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского
объединения пассажиров



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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



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



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



СОБОЛЬ NN МИНИВЭН



ВЫГОДА до 1 285 000 Р¹

- Категория транспортного средства М1, водительских прав В
- Вместимость 7 или 8 человек, включая водителя
- Зимний пакет опций в базовой комплектации
- Телематика – экономия до 20% на эксплуатации
- Комфорт управления: бесключевой доступ, кнопка Start/Stop, электромеханический стояночный тормоз, круиз-контроль, датчик света и дождя
- Трансформируемый салон с индивидуальной регулировкой наклона спинок сидений

stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



1. Указанная выгода на автомобиль А13512-1722-56-406-55-00-152 1/ST1(NN), 1JB, 2ME, 2YA, 5BA, 7BC, 8DC, складывается из: скидки по акции "Сезонное предложение", скидки по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с ПАО «ЛК «Европлан» (ИНН 9705101614, ОГРН 1177746637584), а также с примененной субсидией по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ, в виде скидки на аванс в размере 10%, но не более 500 т.р. Программа распространяется на автомобили с датой ЭПТС не ранее 01.10.2025 г. Субсидия предоставляется лизинговой компанией - участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-84 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 30.09.2026 г. или до исчерпания бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Количество автомобилей ограничено. Подробности у официальных дилеров и торговых представителей АО «Платформа А». Реклама



Борис Лоран,
советник главного
редактора журнала



Алексей Зотов,
главный редактор
журнала

Уважаемые коллеги!

За последние годы журнал «Российские автобусные линии» заметно укрепил свои позиции как отраслевая дискуссионная площадка. Наше издание фактически вышло на новый уровень, рассказывая не только о пассажирских перевозках, но и обо всех заметных событиях в сфере транспортного обеспечения страны.

Перед вами – 97-й номер журнала. Он особенный не только потому, что продолжает почти двадцатилетнюю историю издания, но и потому, что открывает новый этап в его жизни.

Сегодня общественный транспорт переживает период серьезных изменений. Обновляется подвижной состав, развивается маршрутная сеть, внедряются цифровые сервисы, совершенствуется нормативная база, появляются новые модели организации перевозок. Все чаще вопросы развития автобусного сообщения рассматриваются в едином контексте с железнодорожным, городским электрическим транспортом, пригородной мобильностью и цифровыми платформами. Мы следим за ключевыми событиями страны и понимаем, что необходимо еще шире освещать трансформацию транспортной отрасли.

Для решения новых задач издания нами принято решение о привлечении нового главного редактора – Алексея Зотова, председателя Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России. Ему доверено обеспечивать дальнейшее развитие нашего журнала.

Уважаемые коллеги!

Благодарю за оказанное доверие обеспечивать развитие одного из самых авторитетных изданий транспортного комплекса.

Для меня большая честь принять предложение издателя возглавить журнал и продолжить работу вместе с его командой. Журнал сохранит свою главную задачу – оставаться профессиональной площадкой для открытого диалога между перевозчиками, производителями техники, органами власти, научным сообществом и всеми, кто работает над развитием пассажирского транспорта в России.

Мы по-прежнему будем рассказывать о лучших региональных практиках, законодательных инициативах и управленческих решениях, которые помогают делать перевозки безопаснее, удобнее и эффективнее. В то же время постараемся информировать о новых технологиях и смелых идеях, которые могут помочь развитию транспортной отрасли.

Журнал всегда будет открыт для профессиональной дискуссии. Уверен, что именно обмен опытом и мнениями позволяет отрасли двигаться вперед.

Этот номер хорошо отражает ключевые процессы, которые сегодня происходят в пассажирском транспорте. Мы рассказываем о новых подходах к организации перевозок, модернизации транспортной инфраструктуры, цифровизации отрасли. Отдельное внимание уделено вопросам транспортного планирования, безопасности перевозок, развитию маршрутных сетей. Материалы основаны на практическом опыте регионов и транспортных компаний, которые уже сегодня формируют новые стандарты качества обслуживания пассажиров.

Мы стремились собрать в одном выпуске темы, которые будут полезны и руководителям транспортных предприятий, и представителям органов власти, и экспертному сообществу.

Благодарю вас за доверие и приглашаю к сотрудничеству.



«Общественный совет
при Минтрансе России»



«Единая Транспортная
Система»



ОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ «Российские автобусные линии»



1
(март 2006)



10
(март-апрель 2007)



20
(январь-февраль 2009)



30
(июль-август 2010)



40
(март-апрель 2012)

20 лет



60
(январь-март 2017)



50
(сентябрь-октябрь 2013)

освещает развитие общественного транспорта России



70
(июль-сентябрь 2019)



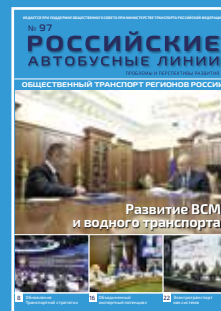
80
(январь-март 2022)



90
(июль-сентябрь 2024)



95
(октябрь-декабрь 2025)



97
(апрель-июнь 2026)

РАЗВИТИЕ ВСМ И ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

15 июня Владимир Путин провел встречу с Министром транспорта Российской Федерации Андреем Никитиным. Глава Минтранса доложил Президенту Российской Федерации о ходе строительства высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Помимо этого, обсуждалось текущее состояние и перспективы развития водного транспорта.



В начале встречи Владимир Путин поинтересовался о том, как идет строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

«Поезд создается, мы уже почти сварили первые пять вагонов поезда для высокоскоростной магистрали. Впервые в мире осуществлена сварка на профиле 980 миллиметров. 400 километров в час – это практически другая физика, поэтому там требования совершенно другого уровня к безопасности, допускам и т. д. И сегодня в Пышме эта работа развернута в полном соответствии с графиком. Что очень важно, 150 предприятий находятся в промышленной кооперации, работают над созданием поезда. И два ключевых элемента взаимодействия колеса поезда и рельса – колесная пара и тяговый привод – они российские, они изготовлены, успешно проходят испытания и готовятся к сер-

тификации. То есть самые важные инженерные вопросы, которые стояли перед разработчиками, успешно решаются», – рассказал Андрей Никитин.

Он добавил, что идет активное строительство инженерных сооружений на всем протяжении ВСМ. Одно из самых крупных – мост протяженностью более 8 километров через реку Шошу. Возводятся переходы через действующие инфраструктурные объекты – железные дороги, трассы, газопроводы, линии ЛЭП. Начал работу завод по производству уникальной железобетонной балки весом 700 тонн. Всего будет 10 таких заводов.

«По вашему поручению мы проработали возможные дальнейшие варианты развития ВСМ, – сказал Андрей Никитин. – Какие дороги дают



Андрей Никитин

наибольший эффект, оценивали с точки зрения сокращения времени в пути, пассажиропотока, инвестиций и, конечно, вклада в валовой внутренний продукт. Если говорить о российских дорогах, то самый эффективный маршрут, дающий максимальный экономический прирост, – это участок Москва – Нижний Новгород и далее до Казани. Второй по интересу проект – международный проект Москва – Минск».

«Что касается проекта Москва – Минск, мы с Александром Григорьевичем Лукашенко неоднократно это обсуждали. Президент Белоруссии поддерживает, так что здесь никаких административных трудностей не будет», – отметил Владимир Путин.

Также на встрече шел разговор о развитии водного транспорта. Андрей Никитин напомнил, что с 1990-х годов количество речных портов сократилось почти вдвое: «Было закрыто 93 порта, осталось – 95. Приняли решение тогда передать все эти полномочия регионам. Что происходило дальше? Где порт находился в центре, там появлялись застройщики. И основной вопрос с точки зрения развития грузовой базы на реке – наличие портов, возможности перевалки и подход железных дорог. Сегодня мы эту работу с регионами начали: построены три новых порта в Татарстане и Якутии».

Продолжается реализация инфраструктурных проектов на Багаевском и Городецком гидроузлах. Особое внимание Минтранс уделяет развитию транспорта на реках Сибири и Дальнего Востока.

«Пассажирский транспорт показывает феноменальную динамику, – продолжил Андрей Никитин. – Стартовал проект «Речные



Владимир Путин

магистралами». У нас каждый год отличный рост пассажиропотока. Людям нравится такой туризм. Конечно, это больше туристические перевозки, но, с другой стороны, Москва сегодня запустила полноценные пассажирские перевозки по реке, даже целую верфь коллеги построили, мы активно их в этом поддерживаем. И не только Москва, «Метеоры» строятся в Нижнем Новгороде, в Ленинградской области есть верфь. Поэтому пассажирский речной транспорт развивается еще более динамично, чем грузовые перевозки».

По его словам, сегодня средний возраст пассажирских судов – 38 лет, но он будет снижаться на глазах: более 40 судов планирует выпустить Москва, строятся новые круизные лайнеры.

Андрей Никитин отметил две важные задачи, стоящие перед министерством. Первая – это контроль за дноуглублением с использованием беспилотных автономных технологий. Вторая – переход на электронные накладные в речных грузоперевозках, что позволит решить вопрос, связанный с балансом перераспределения грузов между различными видами транспорта.

Минтранс приступает к разработке новой концепции развития водного транспорта. В документе, в частности, будет отражено, что финансирование должно следовать за грузами или пассажирами. Кроме того, будут разграничены полномочия между регионами и федеральным центром, чтобы помогать регионам и контролировать базовые вещи, включая надежность, безопасность и северный завоз. «Эту работу мы планируем начать в текущем году и в 2027 году выйти на Госсовет с такими предложениями», – сообщил Андрей Никитин.

По материалам kremlin.ru

ОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

14 мая в Координационном центре Правительства РФ под председательством Министра транспорта Российской Федерации Андрея Никитина состоялась стратегическая сессия, посвященная актуализации Транспортной стратегии России до 2050 года. В обсуждении приняли участие руководители ключевых организаций транспортного комплекса страны.



Андрей Никитин

Андрей Никитин подчеркнул, что действующая Транспортная стратегия стала фундаментом для системного развития транспортного сектора. Она заложила основу для таких национальных проектов, как «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни».

«Обновленный документ направлен на создание единой транспортной системы с учетом развития экономики, укрепления суверенитета и эволюции техносферы. Формирование проекта стратегии находится на завершающем этапе. Мы провели ряд обсуждений с участниками из всех регионов и учли их пожелания», – рассказал он.

Сегодня перед отраслью стоят важные задачи, и новый документ учитывает эти вызовы. Необходимо стимулировать развитие туризма и суверенных транспортных коридоров, повышать конкурентоспособность, увеличивать экспорт

транспортных услуг и обеспечивать рост внутреннего спроса. Важным направлением также является внедрение искусственного интеллекта.

Министр добавил, что новая Транспортная стратегия затрагивает интересы как граждан, так и народно-хозяйственного комплекса, международных партнеров и всего государства. Она базируется на ряде принципов, которые объединены в несколько блоков: суверенитет и безопасность, управление на основе данных, технологии, человек и семья.

Документ сфокусирован на потребностях трех основных групп. Для людей приоритетом станет значительное повышение мобильности и сокращение времени в пути. К 2050 году – до 2 часов от опорного населенного пункта до центра субъекта и не более 4 часов до ближайшего аэропорта или вокзала. Для бизнеса – создание прозрачной цифровой логистики с полным переходом на платформу «ГосЛог» и двукратным ростом контейнерных перевозок к 2050 году. Для государства – достижение технологической независимости. Так, запланированы рост до 90–95% доли отечественного ПО к 2036 году и увеличение производительности труда в отрасли на 25% к 2050 году.

После серии согласований с законодателями и профильной комиссией Госсовета документ будет представлен на итоговое утверждение, которое состоится в ноябре 2026 года в рамках «Транспортной недели».

По материалам Минтранса России

КОМФОРТ – ПАССАЖИРАМ, СПРАВЕДЛИВОСТЬ – БИЗНЕСУ

На Петербургском международном экономическом форуме Министр транспорта Российской Федерации Андрей Никитин принял участие в сессии, посвященной совершенствованию инструментов поддержки добросовестного бизнеса и инвестиций в новых экономических реалиях. В своем выступлении он акцентировал внимание на ключевых целях, поставленных Президентом, среди которых особое место занимает всесторонняя поддержка семьи.



Андрей Никитин подчеркнул, что транспортная система должна быть ориентирована на семью и учитывать потребности каждого гражданина: «Каждый из нас ежедневно пользуется различными видами транспорта – будь то городской общественный транспорт, междугородние перевозки или международные маршруты. Именно поэтому важно, чтобы система транспорта была доступна и удобна для всех».

Министр также рассказал о совместной работе с Генеральной прокуратурой, которая уже принесла результаты в вопросах, касающихся комфорта пассажиров. Например, удалось решить проблему обеспечения возможности родителям находиться рядом с детьми во время авиаперелетов. Однако, по словам главы Минтранса, еще предстоит решить ряд вопросов, таких как развитие придорожного сервиса. Новые современные платные трассы демонстрируют высокие стандарты качества услуг для пассажи-

ров, включая удобные детские зоны отдыха. В то же время на других дорогах этот сервис пока отсутствует, что требует взаимодействия с предпринимателями и создания правильной нормативной базы.

Андрей Никитин также обратил внимание на важность принципа справед-

ливости для бизнеса. «Сегодня крайне важно сформировать равное отношение к добросовестным предпринимателям. Ранее иностранные автомобильные перевозчики, пользуясь отсутствием надлежащей нормативной базы, не вносили плату за проезд, что создавало недобросовестные конкурентные условия. Благодаря совместной работе с прокуратурой были приняты нормативные акты, позволяющие требовать оплату с иностранных перевозчиков на границе», – пояснил он.

Кроме того, был затронут вопрос использования российского флага для судов. «В условиях, когда суда под флагами малых государств подвергаются арестам в мировом океане, мы должны сделать российский флаг удобным и привлекательным для предпринимателей», – добавил Андрей Никитин.

По материалам Минтранса России

ИНВЕСТИЦИИ В НАСТОЯЩЕЕ

Первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации Константин Пашков принял участие в заседании Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, прошедшем 1 июня, где обсуждались вопросы эффективности использования средств федерального бюджета на реализацию государственной программы «Развитие транспортной системы».



Константин Пашков

Константин Пашков подчеркнул, что госпрограмма требует особого внимания, поскольку обеспечивает развитие жизненно важных областей. Ее реализация строится на инвестиционных вложениях в транспортный сектор, финансировании, развитии и модернизации транспортной инфраструктуры, обеспечении непрерывности и безопасности перевозочного процесса.

Транспортная отрасль входит в пятерку крупнейших секторов экономики России по вкладу в ВВП. Важную роль в развитии отечественного транспорта играет привлечение инвестиционных капиталовложений, показатель которых только за 2024 год составил порядка 4,8 трлн рублей. Из них около 60% было выделено на дорожное хозяйство и железнодорожный транспорт. «Необходимость вложения инвестиций в транспортную инфраструктуру обусловлена стоящей перед государством задачей повышения качества жизни граждан с надежным и безопасным транспортным сообщением», – заявил Константин Пашков.

Госпрограмма «Развитие транспортной системы» состоит из 38 структурных элементов и реализуется по восьми основным направлениям в рамках трех нацпроектов. Она является крупнейшим проектом как по удельному весу, так и по абсолютным цифрам в части федеральных средств, направляемых на капитальное строительство. Так, на строительство железных и автомобильных дорог, аэропортов, гидротехнических сооружений и узлов, пунктов пропуска через государственную границу и других объектов транспортной инфраструктуры планируется выделить около 700 млрд рублей, что составит более 40% всей госпрограммы.

Помимо этого, в рамках госпрограммы Минтранс оказывает значительную финансовую поддержку организациям транспортного комплекса. «Потенциал транспортной отрасли основан на реализации мероприятий по финансовому сопровождению транспортных организаций, поддержанию в нормативном состоянии инфраструктуры транспортной системы, на внедрении современных цифровых решений и развитии профессиональных кадров», – сказал первый замминистра транспорта.

«Транспортная система России готова к новым вызовам. От эффективности ее работы напрямую зависят качество жизни миллионов граждан, связность территорий нашей огромной страны», – резюмировал Константин Пашков.

По материалам Минтранса России

ДОРОГИ – ЗЕРКАЛО ГОСУДАРСТВА

В рамках программы первого Международного транспортно-логистического форума, прошедшего в начале апреля в Санкт-Петербурге, состоялся круглый стол «Построение сети скоростных автомобильных дорог ЕАЭС, в том числе платных: синхронизация планов стран Союза и иных сопредельных государств, создание новых эффективных автодорожных логистических маршрутов».



Игорь Костюченко

«Дороги – зеркало государства, его возможностей, амбиций и, главное, готовности связывать людей и экономики, – сказал модератор круглого стола, заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Игорь Костюченко**. – Вместе с тем транспортная инфраструктура – это, прежде всего, порядок: надлежащее состояние дорог, безопасность движения и комфортные услуги для пользователей на всем пути следования. Российская Федерация обладает одной из самых сложных и протяженных дорожных сетей в мире. Как известно, общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет 1,6 млн км, в том числе федеральных – 66,4 тыс. км».

Минтранс активно развивает сеть российских автомобильных дорог. В рамках действующего законодательства государственная компания «Российские автомобильные дороги» отвечает за развитие и совершенствование института платных дорог. Совместными усилиями профильных организаций и ведомств строятся

скоростные транспортные артерии, в том числе от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга и Севастополя.

При этом Федеральным дорожным агентством на сети автомобильных дорог федерального значения строятся крупные инфраструктурные объекты, которые встраиваются в общую национальную дорожную систему, активно внедряются передовые научно-технологические решения, обеспечивающие высокий уровень безопасности и комфорта передвижения по автомобильным дорогам.

«Благодаря поддержке Минтранса России, Минэкономразвития России и участию субъектов мы организовали огромную работу по формированию опорной сети автомобильных дорог в Российской Федерации. В нее вошли как федеральные трассы, так и ключевые региональные. Сегодня опорная сеть насчитывает 140,6 тыс. км и практически закрывает потребность населения в 82 млн человек», – рассказал руководитель Росавтодора **Роман Новиков**.

Участники круглого стола пришли к мнению, что сеть дорог в России – это безопасная, технически сложная и комфортная транспортная система, позволяющая передвигаться транспортным средствам с высокой скоростью, а время в пути и перевозка грузов и пассажиров на сегодняшний день основная ценность для транспортной отрасли.

*По материалам Минтранса России
Фото: Сергей Коньков / Фонд Росконгресс*

ОТРАСЛЕВОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СО СТРАНАМИ АТЭС

На Петербургском международном экономическом форуме состоялась деловая сессия «Россия – АТЭС: широкие перспективы сотрудничества на горизонте до 2035 года». Участие в дискуссии принял статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Зверев.

Дмитрий Зверев подчеркнул, что приоритетные векторы партнерства в рамках АТЭС сегодня – укрепление стабильных связей между странами, выстраивание беспрепятственных торговых и транспортных маршрутов, а также активное внедрение цифровых технологий. Транспортный комплекс выступает ключевым звеном в системе национального и мирового хозяйства, обеспечивающим непрерывность производственных циклов и эффективность товарообмена. «Являясь связующим элементом между производителями и потребителями продукции, транспорт играет определяющую роль в функционировании логистических цепочек, реализации транзитного потенциала территорий и обеспечении интеграционной целостности глобального экономического пространства», – добавил замглавы Минтранса.

Важнейшей стратегией Минтранса России и представителей транспортной отрасли стран АТЭС на сегодняшний день является создание новой модели транспортного взаимодействия, основанной на внедрении ускоренной цифровизации, автономных технологий, платформенных решений, а также сокращении транзакционных издержек. Дмитрий Зверев обратил внимание, что российская сторона заинтересована в реализации долгосрочных транспортных проектов и готова внести свой практический вклад.

Ключевой темой выступления стали беспилотные транспортные технологии, интеграция которых в структуру государственного управления подчеркивает переход от этапа их апробации к системному внедрению в масштабах отрасли. Планируется, что до 50% транспортных средств к 2050 году будут функционировать в автономном режиме.



Дмитрий Зверев

Беспилотные решения регулируются Минтрансом в рамках разработанной нормативной базы и уже активно применяются в авиации и дорожном хозяйстве, а также на железнодорожном, морском, речном и городском транспорте. В авиации создан новый класс воздушного пространства Н и оптимизированы процедуры сертификации беспилотных авиационных систем.

В сфере автомобильного транспорта на отечественных федеральных трассах уже протестированы и введены в эксплуатацию высокоавтоматизированные грузовые автомобили. Проведенная одной из первых в мире трансграничная беспилотная грузоперевозка по маршруту Москва – Астана наглядно демонстрирует успех данной операции. На данный момент автопарк грузовиков с автономными системами составляет около сотни единиц, однако к 2035 году размер парка может значительно расшириться и превысить 57 тысяч единиц техники.

Беспилотный режим активно развивается на пассажирском транспорте. Так, экспериментальные правовые режимы уже действуют в Москве, Московской области, на федеральной территории «Сириус» и на Сахалине. Первый российский беспилотный трамвай перевез более 60 тысяч пассажиров и преодолел свыше 25 тысяч километров без нарушений правил дорожного движения. Запуск первой линии беспилотного метро ожидается не ранее 2030 года, а к 2035 году в автономном режиме будут работать около 60% поездов метро и до 90% московских трамваев. «Водный транспорт также внедряет беспилотные решения. В частности, на линии Усть-Луга – Балтийск успешно эксплуатируются автономные паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», – отметил Дмитрий Зверев.

Повышенное внимание уделяется вопросам безопасности. В рамках поручения Президента Российской Федерации развивается система сквозной идентификации транспортных средств на базе «ЭРА-ГЛОНАСС», предусматривающая мониторинг и контроль за обеспечением безопасности эксплуатации беспилотного транспорта. Минтранс проводит комплексную работу по внедрению механизмов мониторинга киберугроз и дистанционного реагирования на инциденты.

Говоря о внедрении беспилотных решений в транспортном комплексе, Дмитрий Зверев акцентировал внимание на платформизации транспортных процессов. По его словам, речь идет о формировании новой экономики логистики. Вклад от реализации платформенных решений

в российский ВВП только за 2024 год составил около 5%. К 2030 году, по прогнозам экспертов, этот показатель может вырасти до 10%.

Масштабные изменения затронули сферу бумажного документооборота. С 1 сентября этого года в Российской Федерации вводится обязательное использование электронных перевозочных документов, регулирующих взаимодействие между грузоотправителями, перевозчиками и операторами через государственную информационную систему.

Важное направление сотрудничества – подготовка квалифицированных специалистов транспортной отрасли. «Безусловно, основой трансформации транспортной отрасли являются люди. Наши профильные образовательные организации совместно с Российским университетом транспорта готовы развивать сотрудничество с университетами стран АТЭС. Речь идет о подготовке специалистов для проектирования, производства, эксплуатации и обслуживания автономных транспортных систем», – подчеркнул замглавы Минтранса.

Дмитрий Зверев выразил готовность российской стороны совместно с партнерами по АТЭС развивать в долгосрочной перспективе транспортные проекты, основанные на взаимной выгоде, технологическом сотрудничестве и коллективном поиске решений.

*По материалам Минтранса России
Фото: Антон Антонов / Фонд Росконгресс*



ТРАНСПОРТ – ДРАЙВЕР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Председатель Общественного совета при Минтрансе России Татьяна Горовая – о роли общественной экспертизы, развитии транспортной системы и вызовах цифровой эпохи.

Татьяна Викторовна, Вы возглавляете Общественный совет уже четыре года. Как за это время изменилась роль общественных советов в стране?

Я бы посмотрела несколько дальше. Около 10 лет назад общественные советы рассматривали законопроекты и нормативные акты. Потом появилась тенденция принимать законы через общественное обсуждение. И значимость общественных советов начала снижаться. Определенным переломом стала пандемия – существенно возросла скорость принятия решений. В жизнь вошла практика создания оперативных рабочих групп с привлечением экспертов и членов общественных советов для подготовки быстрых решений.

Когда в 2022 году я возглавила Общественный совет при Минтрансе России, мы вместе с министерством решили сосредоточиться на вопросах, требующих глубокого анализа и экспертной дискуссии. Там, где нужно изучить правоприменительную практику, привлечь ученых, представителей бизнеса и специалистов разных направлений, выработать взвешенную позицию. Одновременно Совет взял на себя важную задачу – вести диалог с регионами и отраслью. Мы начали выезжать в регионы, собирать вопросы и предложения, направлять их в Минтранс России. Сегодня наша задача – не дублировать работу рабочих групп министерства, а помогать находить решения там, где требуются дополнительная экспертиза и обратная связь.

Что удалось сделать Общественному совету за годы работы созыва 2022–2025?

За этот период вокруг Совета сформировалось большое экспертное сообщество. Помимо членов Совета, к работе комиссий и рабочих групп было привлечено более 200 экспертов. Мы рассмотрели 31 нормативно-правовой акт. Среди наиболее значимых тем – законодательство о высокоавтоматизированных транспортных



средствах, регулирование деятельности такси, вопросы использования средств индивидуальной мобильности. Большой блок работы был связан с технологическим суверенитетом: импортозамещением систем радиосвязи, поддержкой отечественных производителей оборудования, развитием российских технологических решений для транспорта. Отдельное внимание уделялось транспортной безопасности, цифровизации отрасли, вопросам распределения грузопотоков на железнодорожной инфраструктуре и развитию клиентских сервисов.

Какие инициативы Совета получили практическое развитие?

Одним из важных направлений стала работа с молодежью и отраслевым образованием. Мы участвуем в организации конкурсов научных работ, поддерживаем молодых исследователей, проводим экспертные сессии по вопросам цифровизации и беспилотных технологий. Для нас важно, чтобы будущие специалисты были вовлечены в решение реальных отраслевых задач еще во время обучения. Кроме того, Совет активно участвует в развитии общественных и профессиональных премий, направленных на популяризацию лучших практик.

Новый состав Общественного совета работает с конца 2025 года. Чем он отличается от предыдущего?

В новый состав вошли представители практически всех видов транспорта, научного сообщества, бизнеса и общественных организаций. Изменился подход к экспертной работе. Сегодня мы стараемся привлекать специалистов под конкретные задачи. Такой формат позволяет получать более глубокую и предметную экспертизу. Мы также расширили тематику работы комиссий, чтобы оперативнее реагировать на новые запросы общества и отрасли.

Какие вопросы сегодня находятся в центре внимания Совета?

Одним из ключевых направлений сегодня является работа над законопроектом о транспортной политике. Мы считаем важным формировать и обновлять транспортную стратегию страны.

Многие привыкли рассматривать транспорт как инфраструктуру. Но я считаю его ключевым фактором экономического роста. От эффективности транспортной системы напрямую зависят развитие регионов, промышленности, внешней торговли и качество жизни граждан. Транспорт влияет на экономику не меньше, чем энергетика или связь. Вопросы транспортной обеспеченности невозможно рассматривать отдельно от задач пространственного развития и связанности территорий. Именно поэтому они выходят за рамки отраслевой повестки и становятся темой обсуждения на всех уровнях.

Большое значение мы также придаем развитию Национальной транспортно-логистической платформы. Чем лучше государство и бизнес понимают реальные транспортные потоки, тем более эффективные решения можно принимать. Еще одна важная тема – повышение ответственности иностранных автомобильных перевозчиков. На протяжении нескольких лет Совет поднимал этот вопрос, и сегодня благодаря цифровым технологиям появляются реальные инструменты контроля и администрирования.

В этом году в Совете появилась комиссия по семейноцентричности. Почему транспортная отрасль занимается этой темой?

Пассажирский транспорт должен быть удобным для пассажиров, среди которых много родителей с детьми. И поэтому мы совместно

с Минтрансом России и Общественной палатой начали проводить мониторинг объектов транспортной инфраструктуры – вокзалов и аэропортов – с точки зрения того, насколько они удобны для путешествующих семей с детьми.

Важно, что наша задача не в том, чтобы искать недостатки. Мы хотим выявить лучшие практики, которые уже работают в регионах и транспортных компаниях, и сделать их доступными для всей страны. Для этого разработаны чек-листы, к работе подключены региональные общественные палаты и общественные советы. В результате мы рассчитываем сформировать набор практических решений, которые помогут сделать транспортную инфраструктуру более комфортной.

Насколько серьезно цифровизация меняет транспортную отрасль?

Цифровизация меняет практически все процессы – от логистики и перевозок до взаимодействия пассажира с транспортной системой. Одновременно развивается нормативная база для беспилотного транспорта, появляются новые платформенные решения, меняются требования к безопасности. Задача экспертного сообщества – помочь найти баланс между внедрением новых технологий и сохранением надежности транспортной системы. Технологии должны повышать эффективность и удобство, но безопасность всегда должна оставаться приоритетом.

В 2027 году Общественный совет при Минтрансе России отметит 20-летие. Каким Вы хотели бы видеть Совет к этой дате?

Мне хотелось бы, чтобы Совет оставался авторитетной экспертной площадкой, способной объединять государство, бизнес, науку и профессиональное сообщество. Мы должны не только участвовать в обсуждении решений, но и помогать отрасли видеть перспективу, поддерживать новые кадры, распространять лучшие практики и выстраивать диалог между всеми участниками транспортной системы. Транспорт играет важную роль в развитии страны. И чем сложнее задачи отрасли, тем важнее становится качественная экспертная работа. Поэтому главная задача Совета – помогать находить решения, которые будут работать не только сегодня, но и в долгосрочной перспективе.

*Беседовала Екатерина Лобанова
Фото: Владимир Дехтеринский*

ОБЪЕДИНЕННЫЙ ЭКСПЕРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

16 июня в Москве состоялось совместное заседание Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации и Общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

В расширенном формате были рассмотрены актуальные вопросы развития морского и внутреннего водного транспорта, совершенствования государственного контроля и надзора, внедрения цифровых решений, подготовки кадров, а также взаимодействия общественных советов транспортного комплекса.

С приветственным словом к участникам заседания обратился статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Дмитрий Зверев**. Он отметил, что предыдущее заседание, посвященное разработке нормативных актов, прошло эффективно и результативно: «Внедрение в практику совместных региональных заседаний общественных советов станет важным шагом в дальнейшей работе, позволяющим учитывать мнение экспертов на местах и оперативно реагировать на актуальные вызовы».

В своем обращении Дмитрий Зверев сделал акцент на развитии цифровой среды в транспортной отрасли, указав, что переход на совре-

менные технологии – ключевое направление для повышения эффективности управления.

Открывая заседание, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Виктор Гулин** подчеркнул значимость взаимодействия общественных советов: «Объединенный экспертный потенциал, профессиональный опыт и эффективный подход к решению поставленных задач – это тот фундамент, на котором строится работа нашей большой транспортной сферы. Благодаря совместным усилиям мы достигаем значимых результатов в обеспечении безопасности и развитии транспортной системы страны. Только объединив наши ресурсы и компетенции, мы можем найти оптимальные решения для сложных вопросов, стоящих перед отраслью».

С докладами выступили председатель Общественного совета при Минтрансе России **Татьяна Горовая**, председатель Общественного совета при Росморречфлоте **Анна Исаева**, председатель Комиссии по вопросам морского и речного транспорта Общественного совета при Ространснадзоре **Алевтина Кириллова**, начальник Управления государственного морского и речного надзора Ространснадзора **Андрей Забурденко**, а также представители Минтранса России, Росморречфлота и отраслевых организаций.

Одной из ключевых тем повестки стали итоги совместной работы общественных советов при Ространснадзоре и Росморречфлоте в рамках реализации Соглашения о сотрудничестве от 18 ноября 2025 года, а также дальнейшее развитие взаимодействия с Общественным советом при Минтрансе России. Участники заседания





подчеркнули, что совместная работа общественных советов позволяет формировать единую экспертную позицию по наиболее значимым вопросам транспортной политики, своевременно выявлять отраслевые проблемы и вырабатывать предложения для органов государственной власти.

Отдельное внимание было уделено государственному контролю в сфере водного транспорта с применением беспилотных систем. В ходе обсуждения отмечалось, что развитие беспилотных технологий на водном транспорте требует не только технологической готовности, но и выстраивания эффективной системы контроля, надзора и оценки рисков. Особое значение имеют обеспечение безопасности судоходства, учет новых форм эксплуатации транспортных средств и адаптация контрольно-надзорной деятельности к современным технологическим изменениям.

Следующим пунктом повестки стало формирование Национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог» Минтранса России в части деятельности водного транспорта, а также реализация мероприятий по внедрению цифровизации и интеллектуальных транспортных систем на морском и речном транспорте. Участники заседания отметили, что цифровизация транспортно-логистических процессов становится одним из ключевых направлений повышения прозрачности, управляемости и эффективности отрасли. Внедрение платформенных решений, интеллектуальных транспортных систем и современных механизмов обмена данными должно способствовать повышению качества управления перевозками, развитию логистических сервисов и снижению административных барьеров для участников рынка.

Также на заседании говорили о формировании новых масштабных транспортно-логистических проектов в сфере морского и речного транспорта. Подчеркивалась необходимость комплексного подхода к развитию водного транспорта как важнейшей части транспортной системы страны. Особое внимание было уделено роли регионов, развитию инфраструктуры, повышению связанности территорий, использованию потенциала внутренних водных путей и формированию проектов, способных обеспечить долгосрочный социально-экономический эффект.

Важным блоком заседания стали вопросы подготовки специалистов в образовательных организациях, подведомственных Росморречфлоту, а также профессиональных квалификаций на морском и внутреннем водном транспорте, включая разработку и актуализацию профессиональных стандартов. Участники заседания отметили, что кадровое обеспечение является одним из ключевых условий устойчивого развития морского и речного транспорта. Подготовка специалистов должна учитывать современные технологические изменения, требования безопасности, цифровизацию отрасли и реальные потребности работодателей. Отдельное значение имеют актуализация профессиональных стандартов и развитие системы профессиональных квалификаций.

Кроме того, был поднят вопрос контроля за соблюдением правил оплаты проезда по платным трассам для иностранных перевозчиков, что связано с необходимостью обеспечения равных условий для участников рынка, повышения дисциплины при использовании платной дорожной инфраструктуры и совершенствования механизмов контроля за исполнением установленных требований.

По итогам расширенного заседания его участники отметили значимость дальнейшей координации работы общественных советов при Минтрансе России, Ространснадзоре и Росморречфлоте. Совместное рассмотрение отраслевых вопросов позволяет объединять экспертный потенциал общественных институтов, представителей органов власти, профессионального сообщества и регионов.

*По материалам пресс-службы
Ространснадзора*

QR-КОДЫ НА ОСТАНОВКАХ, «НЕВИДИМЫЕ ЛЬГОТЫ» И ЦИФРОВИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ

21 мая в Санкт-Петербурге на VII Международном транспортном фестивале «ТранспортФест» состоялось выездное заседание Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России, участники которого обсудили, как транспортная отрасль должна меняться на фоне цифровизации и растущего запроса на семейноцентричную среду.



Разговор о развитии пассажирского транспорта вышел далеко за рамки обновления подвижного состава и транспортных реформ: обсуждались мультимодальные поездки, сервисы для родителей с детьми, цифровая оплата, единая система учета льгот и переход к «бесшовной» модели пассажирских перевозок, в которой разные виды транспорта и государственные сервисы работают как единая экосистема.

Открывая заседание, председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России, генеральный директор «Группы Мовиста» **Алексей Зотов** подчеркнул: «Мы видим, как транспорт постепенно становится индикатором качества жизни. Именно поэтому важно

совместно обсуждать решения, которые делают поездки удобнее, безопаснее и современнее».

От разрозненных льгот – к единой системе

Одной из центральных тем заседания на «ТранспортФесте» стала инициатива, ранее представленная 14 мая на расширенном заседании Общественного совета при Минтрансе России в Ситуационно-информационном центре министерства. Тогда Алексей Зотов говорил о необходимости создать единый федеральный контур учета льготных пассажирских перевозок на городском транспорте через интеграцию с автоматизированной информационной системой «Управление льготными и субсидируемыми перевозками» (АИС УЛСП). Было отмечено,

что сегодня система транспортных льгот в стране остается фактически фрагментированной. В каждом регионе действуют собственные механизмы подтверждения льгот, учета поездок и компенсации перевозчикам. Где-то используются социальные карты, где-то QR-коды, а часть процессов по-прежнему завязана на бумажные документы и ручную сверку данных. При этом единых стандартов обмена информацией между регионами и федеральными структурами фактически не существует.

«Сегодня регионы создают собственные цифровые решения, но зачастую они существуют изолированно друг от друга. Назревает следующий этап развития – объединение этих решений в единую систему», – отмечал Алексей Зотов.

Предполагается, что федеральная система сможет объединить данные о маршрутах, перевозчиках, тарифах, льготных категориях граждан и объемах субсидирования, а также создать единый массив информации о пассажиропотоках и востребованности льгот.

«Невидимая льгота»

На площадке «ТранспортФеста» эту концепцию детализировал управляющий бизнес-партнер ООО «СберТройка» **Евгений Николаев**, который представил предложения по развитию государственного управления в сфере транспортного обслуживания для льготных категорий граждан.

Билетная система «СберТройка» начала работу в 2021 году и сегодня успешно работает в более чем 34 регионах Российской Федерации. В ходе доклада спикер упомянул итоги пилотного проекта по внедрению автоматизированной системы учета и оплаты проезда (АСУОП), реализованного в Новосибирской области в 2023 году. В сентябре того же года по результатам конкурса региональный Минтранс заключил договор со «СберТройкой», назначив компанию единым транспортным оператором.

Сегодня компания первой реализовала технологию оплаты проезда через национальный мессенджер МАХ в трех регионах, включая Новосибирск. Это работает следующим образом: льготник сканирует QR-код на терминале в наземном транспорте, и система через федеральную и региональную базы данных льготников мгновенно



Алексей Зотов

подтверждает право на проезд и регистрирует поездку. При этом не требуется переоборудование транспортных средств – используются уже установленные терминалы оплаты.

Фактически речь идет о модели «невидимой льготы»: человеку больше не нужно предъявлять справки, удостоверения или отдельные документы. Право на льготный проезд подтверждается автоматически в национальном мессенджере через интеграцию с государственными информационными системами.

По данным «СберТройки», система цифровой регистрации льготных поездок через МАХ уже запущена в трех регионах. С 1 марта по 18 мая 2026 года она охватила 283 маршрута и 1727 транспортных терминалов, а число зарегистрированных поездок превысило 12,7 тысячи. Разработчики подчеркивают, что система поддерживает все категории льготников – как федеральных, так и региональных, может использоваться детьми младше 14 лет. На 2026 год заявлены планы масштабирования технологии еще на ряд регионов страны.

В отрасли считают, что такой подход позволит одновременно повысить удобство для пассажиров, сократить время посадки и снизить количество ошибок при расчете компенсаций перевозчикам.

Семейная повестка

Отдельный акцент на «ТранспортФесте» был сделан на семьях с детьми. Член Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Кира Доросева** представила концепцию создания «Семейной карты мобильности». Речь идет



о единой цифровой карте поездок, где разные виды транспорта объединяются в общий пользовательский сценарий – с учетом возраста детей, наличия колясок, пересадок и времени в пути. По словам Доросевой, транспортная система будущего должна учитывать не только маршруты и интервалы движения, но и реальный пользовательский опыт семей.

«Это не просто развитие транспортной инфраструктуры. Это инвестиции в благополучие семей, повышение комфорта городской среды и формирование устойчивого инклюзивного города для будущих поколений», – отметила она.

В числе частных практических решений для удобства оплаты проезда на общественном транспорте Кира Доросева предложила ввести предварительную оплату проезда в виде QR-кодов на остановках.

Алексей Зотов назвал подобные сервисы логичным продолжением общей цифровизации транспортной отрасли: «Мне очень нравится решение заранее оплачивать проезд – по геопозиции, QR-коду или через мессенджеры. Эти решения помогают сделать поездку удобнее для пассажира и формируют единое цифровое пространство транспорта. Такая модель взаимодействия пассажира с общественным транспортом однозначно позволит сократить время посадки и снизит нагрузку в часы пик – особенно для пассажиров с детьми».

Участники совещания согласились, что развитие мультимодальности сегодня уже невозможно без единых цифровых сервисов в транспортной сфере.

Тема семейной инфраструктуры получила продолжение и в обсуждении ранее предложенных и уже реализованных решений. Кира Доросева напомнила, что всего пару месяцев назад на заседании Комиссии было озвучено предложение о введении «семейных коридоров» – отдельных линий досмотра и приоритетной посадки для пассажиров с детьми в самолеты и поезда. И уже в апреле некоторые аэропорты начали вводить отдельные стойки регистрации для семей с детьми. Этот опыт было рекомендовано распространять шире – на другие воздушные гавани и железнодорожные вокзалы.

Транспорт как сервисная среда

О необходимости цифровизации при осуществлении организованных перевозок детей заявила член Общественного совета при Ространснадзоре, управляющий партнер ООО «Интерсервис» **Надежда Коротовских**. Она привела конкретный пример: для выхода одного автобуса на маршрут требуется подготовить порядка десяти бумажных документов – договоры, списки детей, маршрутные карты, уведомления и сопроводительные материалы. Их нужно не только отправить в ГИБДД, но и иметь в автобусе в распечатанном виде. При этом даже небольшие изменения в поездке – например, количества детей – требуют корректировки документов и создают риски штрафов для перевозчиков.

По данным, озвученным Коротовских, ежегодно в детских лагерях отдыхают около 18,8 млн российских школьников, а для организации сезонных перевозок одновременно требуется более 341 тыс. автобусов. При существующей бумажной модели это означает оформление

около 3,4 млн листов документов всего за один день перевозок – почти 7 тонн бумаги и вырубку порядка 136 деревьев. «Мы должны сегодня понимать: цифровизация – это уже не вопрос комфорта. Это вопрос эффективности, безопасности и качества жизни», – подчеркнула она.

В качестве решения спикер предложила создание единой цифровой платформы, которая обеспечит электронный документооборот, автоматическую подачу уведомлений, QR-контроль, цифровое подтверждение проверок, телематику и мониторинг транспорта в режиме реального времени. Переход к цифровой модели позволит существенно сократить административную нагрузку, снизить количество повторных остановок транспорта, повысить прозрачность отрасли и безопасность перевозок.

Единая цифровая платформа

Подводя итоги обсуждения, участники заседания фактически сформулировали более широкую задачу – создание единой цифровой платформы городского пассажирского транспорта, которая объединит системы управления перевозками, оплату проезда, телеметрию, аналитику пассажиропотока и цифровые сервисы для пассажиров.

С соответствующей концепцией выступил исполнительный директор «Транснависофт», эксперт Комиссии по вопросам цифровой трансформации государственного управления на транспорте Общественного совета при Минтрансе России **Максим Оленин**. По его словам, сегодня в отрасли уже существуют практически все необходимые технологические решения – от цифровых систем управления движением и телематики до сервисов оплаты, аналитики

и учета льгот. Однако пока эти решения зачастую работают изолированно друг от друга.

«Городскому транспорту нужна, по сути, своя операционная система, которая сможет объединить все существующие сервисы в единый цифровой контур», – отметил он. Концепция предполагает интеграцию уже действующих российских решений – в том числе разработок «Транснависофт», «СберТройки», Яндекса, «Транстелематики», ТМХ и «Группы ГАЗ» – без создания новой системы с нуля. Среди перспективных сервисов участники обсуждения называли «единое облако льгот», оплату проезда через мессенджер МАХ, цифровые двойники транспорта, динамические маршруты и интеллектуальное управление движением.

Алексей Зотов поддержал эту инициативу, отметив, что именно объединение цифровых решений сегодня становится главным направлением развития пассажирского транспорта: «Сегодня мы уже говорим не про отдельные сервисы или отдельные виды транспорта. Все выступления на заседании показали, что отрасль постепенно подходит к созданию единой цифровой экосистемы пассажирских перевозок. У нас уже есть зрелые решения в части оплаты, телематики, аналитики, управления движением и работы с льготами. Следующий этап – научиться интегрировать их между собой. Именно такая сквозная цифровая платформа позволит перейти от разрозненных решений к по-настоящему бесшовной модели пассажирского транспорта, где технологии работают не сами по себе, а на удобство человека и качество городской среды».

Пресс-служба Общественного совета при Минтрансе России



ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ КАК СИСТЕМА

Обновление общественного пассажирского транспорта должно идти одновременно с модернизацией инфраструктуры, развитием цифровых сервисов и билетных систем – к такому выводу пришли участники сессии «Общественный электротранспорт в городе» на форуме «ЭлектроДвижение». Это позволит добиться главного результата – города поедут быстрее.

Форум состоялся 24 апреля в Москве, объединив крупнейших участников рынка электротранспорта и должностных лиц. В дискуссии приняли участие представители Национальной ассоциации производителей автобусов, МАП ГЭТ, УКВЗ, «Синара – Городские машины», КАМАЗ, СТТ, а также профильной Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России.

Модератор сессии, руководитель проектного офиса по транспорту «Союза российских городов», член Комиссии Госсовета РФ по направлению «Эффективная транспортная система» **Илья Зотов** отметил, что отрасли нужен сбалансированный подход без противопоставления отдельных видов транспорта, будь то электробу-

сы, троллейбусы или трамваи. В основе развития должны быть принципы мультимодальности, когда пересадки с одного вида транспорта на другой становятся проще и быстрее.

Повестка для отрасли в 2026 году очевидна: президент поставил задачу к 2030 году довести долю общественного транспорта, срок эксплуатации которого не превышает нормативный, до 85%. По данным Минтранса России, с 2020 года в регионы уже поставлено более 20 тыс. единиц транспорта: свыше 18 тыс. автобусов, 1,1 тыс. троллейбусов, почти 1 тыс. трамваев и около 300 электробусов. До 2030 года ведомство рассчитывает обновить не менее 27,5 тыс. единиц. При этом с нынешнего года запущен новый механизм прямых субсидий регионам:



при определенном уровне бюджетной обеспеченности можно софинансировать до 40%, а в отдельных случаях – до 60% стоимости техники.

В то же время участники рынка констатируют: важно не просто закупить в города новую технику, а создать условия, в которых она действительно будет работать эффективно. Особенно остро этот вопрос стоит для городского электротранспорта.

Как подчеркнул председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России, генеральный директор «Группы Мовиста» **Алексей Зотов**, обновление электротранспорта не должно ограничиваться покупкой новых вагонов, троллейбусов или электробусов – необходимо думать и про обновление инфраструктуры.

По его словам, в 55 российских городах, где сохраняется трамвайное движение, инфраструктура в большинстве случаев серьезно не обновлялась десятилетиями. Речь идет не только о рельсах, но и о полноценной транспортной системе – от выделенных полос и приоритетного проезда до цифрового диспетчерского управления, удобной оплаты и современной остановочной инфраструктуры. Именно инфраструктура, а не только новый вагон на линии, определяет скорость поездки, соблюдение расписания и в конечном счете отношение пассажира к общественному транспорту. В качестве примера Алексей Зотов привел проекты, где современная диспетчеризация и точность движения позволяют пассажирам выходить на остановку буквально за полминуты до прибытия трамвая.

Также обсуждалась необходимость долгосрочной загрузки заводов и понятных горизонтов планирования. Производители подчеркивали, что отрасли нужны не разовые закупочные кампании, а устойчивые программы на годы вперед, позволяющие предприятиям планировать производство, а регионам – формировать финансовые модели развития транспортных систем.

В 2023 году в стране была запущена Федеральная программа комплексного развития городского электротранспорта (ГЭТ). В нее вошли 10 городов, где идет строительство необходимой инфраструктуры, закупается новый подвижной состав. Но на будущие годы программа

пока не продлена, и сегодня отрасль рассчитывает на новые инструменты поддержки.

Участники рынка отмечают: без понятного федерального механизма модернизации инфраструктуры регионам сложно самостоятельно реализовывать такие капиталоемкие проекты. Билетная выручка в лучшем случае покрывает операционные расходы перевозчиков, но не позволяет финансировать масштабную реконструкцию сетей. А значит, необходимы новые формы участия государства – прямые субсидии, льготное финансирование, концессионные модели, долгосрочные инфраструктурные программы. Речь идет уже не о разовых поставках техники, а о создании устойчивой системы обновления.

Отдельной темой стала электробусная программа. По словам представителей отрасли, сегодня ее развитие во многом держится на Москве и Санкт-Петербурге, где закупки идут за счет собственных бюджетов. Для большинства регионов без федеральной поддержки такой транспорт остается слишком дорогим.

Не менее важной частью системы электромобильности называют зарядную инфраструктуру. Имеется в виду не только строительство новых станций, но и грамотное распределение мощностей – между общественным и коммерческим транспортом, между ночной и дневной зарядкой, между различными категориями электротранспорта.

Еще один сегмент транспортной инфраструктуры – остановки. Если новый трамвай или электробус привозит пассажира к продуваемому павильону без крыши, горожане не чувствуют ожидаемого комфорта от поездки. Она должна начинаться не с салона, а с посадки: понятного расписания, защищенного пространства ожидания, возможности оплаты самыми разными способами – через валидаторы, банковские карты, мобильные приложения, QR-коды, геометки и биометрию.

Для отрасли это означает простой, но дорогой вывод: электротранспорт будет развиваться там, где его рассматривают как систему. И где за красивым новым вагоном стоят рельсы, депо, зарядка, остановка, расписание и, главное, долгосрочная стратегия развития.

Пресс-служба ООО «Группа Мовиста»

ТАКСИ ВНЕ СТРАТЕГИИ: ПОЧЕМУ ТАКСОМОТОРНАЯ ОТРАСЛЬ ОСТАЕТСЯ ЗА РАМКАМИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

В конце мая на конференции «Современное такси» Общественный Совет по развитию такси подготовил обращение в Правительство РФ с предложением включить таксомоторную отрасль в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2036 года с прогнозом до 2050 года как самостоятельное направление государственной политики. О целесообразности и своевременности такого решения рассказывает председатель Общественного Совета по развитию такси, член Общественного совета при Минтрансе России Ирина Зарипова.



Ирина Зарипова,
председатель
Общественного
Совета по развитию
такси, член
Общественного
совета при Минтрансе
России

Из серой зоны в многотриллионную отрасль

За последние 20 лет рынок такси прошел путь от слабо регулируемого сегмента к одной из самых цифровизированных отраслей экономики. Сегодня государство располагает реестрами перевозчиков и автомобилей, а рынок работает в условиях постоянного контроля и прозрачности.

На начало 2026 года в отрасли зарегистрировано более 337 тысяч перевозчиков, а в реестрах содержится свыше 1,3 млн записей о транспортных средствах. Ежегодно такси выполняет более

3 млрд поездок, оставаясь крупнейшей системой индивидуальной мобильности в стране.

При этом значение отрасли выходит далеко за рамки перевозок. Покупка автомобилей, лизинг, страхование, обслуживание, топливо, цифровые сервисы и налоги формируют совокупный денежный оборот на уровне 2–2,3 трлн рублей ежегодно.

Закон о такси изменил рынок

Принятие Федерального закона № 580-ФЗ стало важнейшим этапом развития рынка. Создание единой системы реестров позволило существенно повысить уровень легализации и получить объективную картину происходящего в отрасли.

Однако потенциал роста еще далеко не исчерпан. По различным оценкам, около 1,9 млн человек по-прежнему работают вне легального контура. Это означает, что дальнейшее развитие должно строиться не только на контроле, но и на создании условий, при которых работать легально будет выгоднее, чем оставаться в тени.

Такси – часть транспортной системы

Отдельно следует подчеркнуть, что таксомоторные перевозки не являются конкурентом общественного транспорта. Но такси работает и там, где запуск регулярных маршрутов невозможен или экономически неэффективен.

Особое значение такси имеет для семей с детьми, пожилых людей, маломобильных граждан и жителей удаленных территорий. Фактически сегодня такси является не конкурентом, а дополнением общественного транспорта.

Новые требования есть, поддержки почти нет

За последние годы отрасль столкнулась с серьезным ростом регуляторной нагрузки. Новые требования к перевозчикам, ОСГОП, локализация автомобилей такси и многочисленные изменения существенно изменили условия работы бизнеса. Только за последние полтора года было инициировано около 50 нормативных изменений.

При этом меры поддержки отрасли остаются скорее исключением, чем правилом. Региональные субсидии есть только в Москве. За пределами столицы рынку приходится самостоятельно адаптироваться к новым требованиям.



В результате сложилась ситуация, когда отрасль участвует в реализации государственной социальной и транспортной политики, но не имеет сопоставимых инструментов поддержки.

Почему такси должно появиться в Транспортной стратегии

Сегодня такси влияет не только на мобильность населения, но и на занятость, развитие цифровых платформ, обновление автопарка и экологическую повестку. Поэтому вопросы его развития должны решаться не только через отдельные законы, но и на уровне стратегического планирования.

Включение таксомоторной отрасли в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2036 года с прогнозом до 2050 года позволит определить долгосрочные цели развития рынка, синхронизировать их с программами цифровизации, развития беспилотного транспорта и экологичной мобильности, а также сформировать понятные механизмы государственной поддержки.

Пора признать реальную роль такси

Таксомоторная отрасль объединяет более двух миллионов человек и напрямую влияет на качество жизни миллионов пассажиров. Поэтому дальнейшее регулирование должно основываться не только на новых требованиях, но и на четком понимании места такси в транспортной системе России.

Фото: osmintrans.ru, фотобанк Лори

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Подготовка к вступлению в силу Федерального закона № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти» и как сделать поездки с детьми более удобными стали ключевыми темами очередного заседания Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России.

На заседании, прошедшем 7 апреля в Москве при участии представителей Минтранса России, члены и эксперты Комиссии обсудили, как изменится система управления общественным транспортом после вступления в силу Федерального закона № 33-ФЗ и почему регионам важно начать подготовку уже сейчас, несмотря на перенос сроков реформы.

Как отметил председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Алексей Зотов**, принятый 20 марта 2025 года закон предполагает передачу базовой ответственности за организацию транспортного обслуживания на уровень субъектов Российской Федерации. При этом регионы смогут самостоятельно определять, какие полномочия сохранить за муниципалитетами, а какие централизовать.

С докладом выступил сопредседатель Свердловского отделения «Деловой России», эксперт Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России **Александр Кошкин**. По его словам, речь идет не о точечных изменениях, а о перестройке всей системы пассажирских перевозок – от распределения полномочий до принципов финансирования и управления маршрутной сетью.

Первоначально новая модель должна была заработать с 1 января 2027 года. Однако 9 апреля 2026 года Государственная Дума приняла Федеральный закон № 85-ФЗ, которым сроки вступления ряда положений ФЗ-33 были перенесены на 1 января 2028 года. В том числе – положений, касающихся полномочий органов местного самоуправления в сфере транспортного обслуживания.



Алексей Зотов

Тем не менее, как подчеркнули участники заседания, перенос сроков не означает, что подготовку можно откладывать. Уже в ближайшие месяцы регионам и муниципалитетам необходимо определить будущую конфигурацию системы: какие полномочия останутся на местном уровне, как будет организовано взаимодействие между субъектом и муниципалитетами, каким образом будет обеспечено финансирование перевозок.

«Несмотря на перенос сроков вступления закона в силу, времени на подготовку остается не так много, как может показаться. Бюджетный цикл начинается раньше, чем заработают новые нормы. А это значит, что уже сейчас регионам и муниципалитетам необходимо понимать, как будет устроена система управления транспортом после 2028 года. Нужно заранее определить распределение полномочий, финансовую модель, принципы организации маршрутной сети и ответственности за транспортное обслуживание. Иначе есть риск подойти к реформе без необходимых управленческих и бюджетных решений», – подчеркнул Алексей Зотов.



Александр Кошкин

По итогам заседания Комиссия подготовила резолюцию с предложениями для профильных федеральных и региональных органов власти. Эти рекомендации могут стать ориентиром для субъектов РФ при формировании собственных моделей управления пассажирскими перевозками.

По данным Минтранса России, сегодня семьи с детьми составляют до 15–17% на железной дороге и в автобусах и около 7% в авиации. Их доля среди всех остальных пассажиров продолжает расти. Неудивительно, что задача повышения удобства поездок сегодня прямо встроена в государственную повестку: она отражена в национальных целях развития и реализуется через нацпроект «Демография», а также через смежные федеральные инициативы.

В конце 2025 года Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин** поручил вводить новые подходы, направленные на внедрение принципа семейноцентричности во все сферы транспортной отрасли.

Благодаря такой политике изменения в отрасли идут не только через законодательские инициативы и тарифную политику, но и через точечные изменения на местах. Так, перевозчики внедряют дополнительные сервисы – организуют детские купе и игровые зоны, выдают питание и наборы для детей, запускают развлекательные программы в пути – например, с мультфильмами, карандашами, раскрасками. Для семей с детьми развивается инфраструктура: на автотрассах появляются зоны отдыха с детскими площадками, на АЗС – комнаты матери и ребенка. Немаловажную роль играет тарифная политика: чем младше ребенок, тем больше скидка – вплоть до бесплатного проезда. При этом условия различаются в зависимости от вида транспорта.



Кира Доросева

Предложение разработать и принять новые меры поддержки на заседании озвучила член Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок, секретарь Комиссии по сохранению и укреплению традиционных духовно-нравственных ценностей, семейноцентричности Общественного совета при Минтрансе России **Кира Доросева**.

Она предложила посмотреть на поездку глазами одного из самых уязвимых пассажиров – одинокого родителя с маленькими детьми. Типичный сценарий: на руках младенец, рядом ребенок 3–4 лет, плюс багаж. Сделать комфортнее прохождение досмотра или ожидание посадки, по мнению Киры Доросевой, позволит создание службы сопровождения пассажиров с детьми – по аналогии с той, которая уже работает для маломобильных пассажиров. Комиссия предложила распространить этот принцип и на семьи с детьми – хотя бы частично. Например, предусмотреть возможность помощи с багажом и сопровождения до посадки.

Следующая инициатива – «семейные коридоры». Эксперт предложила по возможности организовать отдельные линии досмотра и приоритетную посадку для пассажиров с детьми. Также Кира Доросева озвучила ряд практических «ситуативных» решений, которые можно внедрять поэтапно, касающихся досмотровых зон, логистики внутри транспортных объектов и санитарных зон.

По итогам обсуждения комиссия сформулировала ряд предложений, которые будут обсуждаться и прорабатываться совместно с профильными подразделениями Минтранса России.

*Пресс-служба Общественного совета при Минтрансе России.
Фото: Анна Калинцева*

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОБУСНЫЙ САЛОН ПРОЙДЕТ В МОСКВЕ В АВГУСТЕ



«АвтобусЭкспо 2026» состоится 18–21 августа в МВЦ «Крокус Экспо» и представит лучшие достижения пассажирского транспорта отечественных и зарубежных производителей.

Август – подходящее время для обновления автопарка и подготовки бизнеса к новому деловому сезону. На прошедшей выставке «АвтобусЭкспо» были показаны не только классические дизельные модели городских и туристических автобусов, но и инновационные гибридные решения. **Минский автомобильный завод** привез двухосный туристический автобус МАЗ-351 третьего поколения, **завод «Промтех»** – новый российский автобус «Руслайнер» для пригородного сообщения, **«РусБизнес-Авто»** представил новое поколение автобусов HIGER серии V (V 12 и V 12 Pro) и т. д. Были достигнуты договоренности производителей и операторов для совместного роста и развития бизнеса. Среди экспонентов «АвтобусЭкспо» – производители всех видов автобусов, поставщики комплектующих, транспортные компании, предоставляющие полный спектр товаров и услуг для пассажирского транспорта.

18–21 августа 2026 года Международный автобусный салон в Москве вновь станет ключевой частью «АвтоКлстера», объединяющего выставки «ИнтерАвтоМеханика», ComAutoTrans и «АвтобусЭкспо». Перед павильоном «Крокус Экспо» развернется площадка динамичного тест-драйва коммерческих автомобилей, не имеющего аналогов на других отраслевых мероприятиях. По статистике 2025 года, за четыре дня было проведено **786 уникальных заездов на 13 моделях** представленной техники, в том числе на LCV.

Наши читатели могут лично посетить Международный автобусный салон 2026, оформив билет посетителя бесплатно по промокоду **MPABEDR** на сайте autobus-expo.ru.

Пресс-служба Sigma Expo Group

МАКСИМАЛЬНО УДОБНО

Минтранс России закрепил возможность подтверждения льгот на проезд в общественном транспорте через мессенджер МАХ.



Андрей Никитин

14 апреля Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин** подписал приказ «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Документ, вступающий в силу с 1 сентября

2026 года, закладывает основы для более удобной и технологичной работы пассажирского транспорта. Новые правила закрепляют возможность подтверждения социальных льгот при оплате проезда на общественном транспорте через национальный цифровой сервис – мессенджер МАХ – при наличии соответствующей технической возможности у перевозчика. Это упростит процесс приобретения билета и сократит время его оформления.

Кроме того, за перевозчиками закреплено право продажи билетов с применением электронных сервисов оплаты услуг при наличии такой возможности. Так, перевозчики смогут предоставлять возможность приобретения билетов через «Единую систему идентификации и аутентификации физических лиц с использованием биометрических персональных данных». Такое право позволит компаниям самостоятельно принимать решение о внедрении системы биометрии в процесс перевозок.



Татьяна Горовая

«Отечественное приложение МАХ последовательно расширяет свою функциональность. Не менее важно, что транспортная отрасль достаточно оперативно внедряет современные цифровые решения, направленные на повышение удобства и качества

обслуживания пассажиров, – отмечает председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Центра стратегических разработок **Татьяна Горовая**. – Возможность онлайн-подтверждения социальных льгот сама по себе является значимым шагом, а ее реализация через приложение МАХ делает этот процесс максимально быстрым и удобным для пользователя: фактически в несколько действий с мобильного устройства. Можно ожидать, что данное решение будет востребовано как со стороны пассажиров, так и перевозчиков, поскольку позволит упростить процедуру оформления и сократить затраты времени».



Алексей Зотов

«Возможность подтвердить льготы на проезд в общественном транспорте через мобильные и цифровые сервисы логично встраивается в систему существующих в отрасли технологий и способов оплаты за проезд. Новые правила повысят удобство оплаты и скорость обслуживания пассажиров, – подчеркивает председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России, генеральный директор «Группы Мовиста» **Алексей Зотов**. – Принятые правила – логичный шаг в сторону более удобной и современной системы оплаты на транспорте.

Возможность подтверждать льготы через цифровые сервисы, такие как МАХ, в первую очередь упрощает жизнь пассажиру: не нужно носить с собой дополнительные документы, процесс оплаты становится быстрее и понятнее. Важно, что речь идет именно о расширении платежных инструментов и технологических возможностей при проведении оплат, а не о замене уже существующих способов».

По материалам Минтранса России

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В конце июня в Москве состоялись XXIV Съезд Российского автотранспортного союза и конференции по пассажирским и грузовым перевозкам, участники которых обсудили итоги работы Союза за последние пять лет и развитие автомобильного транспорта в стране.



В XXIV Съезде Российского автотранспортного союза, который прошел 24 июня, приняли участие член Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, президент Союза транспортников России **Виталий Ефимов**, заместитель руководителя аппарата Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры **Станислав Москвичев**, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации **Андрей Енин**, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» **Евгений Мошин**, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» **Николай Асаул**, начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Ярослав Асташов**, представители органов законодательной и исполнительной власти, руководители автотранспортных организаций.

Виталий Ефимов поблагодарил Российский автотранспортный союз за его работу, отметил

важность продления действующих программ поддержки развития общественного транспорта, необходимость полного перехода общественного транспорта на контрактную систему и создания института развития общественного транспорта: «У нас с вами нет структуры, которая отвечает за автомобильный транспорт. Есть замминистра, курирующий вопросы железнодорожного транспорта. Мы выступаем за то, чтобы у нас были постоянный заместитель министра, отвечающий за автотранспорт, и агентство». Он также коснулся проблемы кадрового обеспечения в сфере общественного транспорта и подчеркнул важность роли, которую играет РАС в ее решении.

Андрей Енин напомнил, что от бесперебойной работы автотранспортного комплекса зависят ритм предприятий, доступность товаров для граждан и комфорт миллионов пассажиров, ежедневно выбирающих автобусы и такси для своих поездок. «Транспорт всегда был и остается драйвером межрегиональной связанности и единства нашего государства, — сказал он. — Наша главная цель — обеспечить



Виталий Ефимов



Андрей Енин



Олег Старовойтов

высокое качество услуг, надежность и, безусловно, безопасность на дорогах. В этом контексте особую важность приобретает работа над обновлением Транспортной стратегии Российской Федерации. Этот документ – не просто свод планов, это путеводная карта, которая определит вектор развития отрасли на долгие годы вперед. Важно, чтобы в ней были учтены интересы перевозчиков, отражены механизмы поддержки обновления парка, развития придорожной инфраструктуры и внедрения цифровых сервисов, упрощающих жизнь и бизнесу, и людям».

С отчетным докладом «Об итогах работы Исполнительного аппарата РАС за прошедшие 5 лет, с 2021 по 2025 годы» выступил президент Российского автотранспортного союза **Олег Старовойтов**. В числе прочего он отметил, что одной из самых злободневных проблем на протяжении более 10 лет остается незаконная предпринимательская деятельность в сфере перевозок: «К такой деятельности мы относим псевдозаказные перевозки, то есть перевозки, осуществляемые на тех же условиях, что и регулярные, но оформляемые как заказные. А в последние годы к ним добавились еще перевозки пассажиров легковыми автомобилями. По разным оценкам, данная деятельность отнимает у законопослушных перевозчиков от 30 до 50% пассажиропотока». Он добавил, что при активном участии аппарата Союза были приняты поправки в законодательство, предусматривающие запрет на осуществление

псевдозаказных перевозок и перевозок легковыми автомобилями, не зарегистрированными в качестве такси. При этом Ространснадзор получил дополнительные полномочия в части контроля за соблюдением этих запретов.

Также на съезде прошли выборы президента Российского автотранспортного союза на следующие пять лет. Подавляющим числом голосов членов РАС им вновь был избран Олег Старовойтов.

На следующий день состоялась конференция РАС «Перспективы развития автомобильного транспорта в Российской Федерации. Внедрение цифровых технологий на автомобильном транспорте», в которой принял участие заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации **Виктор Остриков**.

Параллельно проходила конференция РАС «Создание добросовестной конкуренции среди российских перевозчиков, осуществляющих грузовые перевозки».

Александр Никитушин
Фото: Владимир Дехтеринский

Подробнее о XXIV Съезде РАС и конференции по пассажирским перевозкам – в следующем номере

СЕМЕЙНОЦЕНТРИЧНЫЕ АЭРОПОРТЫ

29 апреля делегация Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации, Общественной палаты РФ и Комиссии Госсовета провела выездной мониторинг инфраструктуры международных аэропортов Шереметьево и Внуково для пассажиров с детьми.



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

Эта работа ведется в рамках инициативы Общественной палаты Российской Федерации и профильной комиссии Государственного совета Российской Федерации по направлению «Семья», направленной на формирование системного подхода к развитию семейноцентричной транспортной среды.

В состав делегации вошли председатель Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора Центра стратегических разработок **Татьяна Горовая** и заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, первый заместитель генерального директора по производству ПАО «Аэрофлот» **Андрей Семенов**. Со стороны Общественной палаты РФ участие приняли председатель комиссии по демографии, защите семьи, детей и традиционных семейных ценностей **Сергей Рыбальченко** и заместитель председателя комиссии по территориальному развитию, городской среде и инфраструктуре **Андрей Голощанов**. В работе также участвовали председатель Общероссийского объединения пассажиров **Илья Зотов** и руководитель аппарата комиссии Госсовета РФ по направлению «Семья» **Алексей Куликов**.

В ходе осмотра в Шереметьево особое внимание было уделено комплексной инфраструктуре для семей с детьми: комнатам матери и ребенка, пеленальным и игровым зонам, а также организации приоритетного обслуживания. Делегация отметила высокий уровень оснащения терминалов, включая круглосуточно доступные сервисы, развитую сеть пеленальных комнат и интеграцию детской инфраструктуры в бизнес- и VIP-зоны. Подчеркнута доступная среда для детей с ограниченными возможностями здоровья и наличие специализированных сервисов сопровождения. Кроме того, отмечен запуск отдельной стойки регистрации для многодетных семей в Шереметьево, базовом аэропорту Аэрофлота, что формирует новый стандарт клиентского пути для этой категории пассажиров.

Во Внуково делегация также ознакомилась с организацией пространства терминала с точки зрения удобства для семей с детьми. В аэропорту работают комната матери и ребенка и детский зал ожидания, во всех зонах размещены пеленальные и игровые пространства,



внедрены отдельные коридоры для пассажиров с детьми при прохождении паспортного контроля. Система навигации и инфраструктурные решения ориентированы на снижение стрессовой нагрузки и сокращение времени перемещения по терминалу.

По итогам осмотра участники дали высокую оценку работе аэропортов.

«Первый мониторинг пассажирской инфраструктуры аэропортов прошел в марте 2026 года в аэропорту Толмачево (Новосибирск), – отметила Татьяна Горовая. – По итогам осмотра был сформирован детализированный чек-лист оценки инфраструктуры для семей с детьми. Документ был представлен в профильные комиссии Общественной палаты РФ – по демографии и по территориальному развитию – и доработан с учетом межведомственной экспертизы. Уже обновленный чек-лист был применен при осмотре аэропортов Шереметьево и Внуково, что позволило провести сопоставимую и структурированную оценку качества инфраструктуры и сервисов. Мы видим, что аэропорты демонстрируют системный подход к внедрению принципов семейноцентричности. Благодарим аэропорты за оказание содействия. Видно, что работа ведется постоянно для улучшения условий не только для многодетных, а для всех семей с детьми. Аэропорты по праву можно назвать семейноцентричными. Наша задача собрать лучшие практики и решения и предложить их другим аэропортам, ж/д вокзам и автовокзам – внедрить у себя, где это разумно и возможно».

Генеральный директор Международного аэропорта Внуково **Дмитрий Ерзакович** подчеркнул: «Аэропорт Внуково последовательно внедряет принципы семейноцентричности, которые задает Минтранс. Комнаты матери и ребенка, игровые зоны, отдельные коридоры – не просто услуги, а стандарт нашего сервиса. Внуково уже сегодня доказывает: забота о пассажирах с детьми – это новая культура на транспорте».

Представители Общественного совета при Минтрансе России выразили благодарность аэропортам за открытость и содействие в проведении мониторинга, подчеркнув, что развитие инфраструктуры для семей с детьми



ведется на постоянной основе и уже сегодня носит системный характер. Следующим этапом работы станет обобщение выявленных лучших практик и формирование предложений по их тиражированию. Речь идет о масштабировании эффективных решений на другие аэропорты, железнодорожные и автовокзалы – с учетом их специфики и экономической целесообразности.

Напомним, что в 2025 году глава Минтранса России **Андрей Никитин** утвердил рекомендации по внедрению принципа семейноцентричности в транспортной сфере. Документ предусматривает создание комфортной среды для пассажиров с детьми, а также меры поддержки сотрудников и студентов транспортной отрасли, у которых есть дети. В числе рекомендаций – выделенные парковки, детские кресла в такси, игровые зоны на вокзалах и в аэропортах, отдельные пространства для родителей с детьми, обучение персонала, а также гибкие форматы работы и учебы для сотрудников и студентов-родителей. Рекомендации Минтранса формируют новый стандарт отрасли, в котором поддержка семей с детьми становится неотъемлемой частью клиентского сервиса и корпоративной культуры.

Фото: osmintrans.ru,
пресс-служба аэропорта Шереметьево

ПЕРВЫЕ ШАГИ К РЕФОРМЕ: КАКОЙ МОЖЕТ СТАТЬ НОВАЯ АРХИТЕКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Конкретные модели распределения полномочий, брутто-контракты и практические запросы перевозчиков – то, что нужно делать уже сейчас.



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

Профессиональное сообщество достаточно давно занимается этой темой. В марте 2026 года в Екатеринбурге прошел VII инвестиционный форум «Большой открытый диалог» – стратегическая сессия, на которой региональная власть, муниципалитеты и перевозчики, в преддверии вступления в силу положений Федерального закона от 20.03.2025 № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти», сели за один стол, чтобы разобраться, как именно будет работать новая система. В апреле обсуждение было продолжено в Москве – заседанию Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России посвящен один из материалов этого номера. Дискуссия не закончена: за рамками остался пласт конкретного содержания – первые региональные модели, финансовые механизмы и четкие запросы отрасли, уже зафиксированные в резолюциях. Именно об этом – продолжение разговора.

Свердловская модель: единая сеть важнее разделения полномочий

Пока регионы еще присматриваются к новым правилам, Свердловская область предложила

вполне оформленную позицию. Главная задача – создать единую региональную транспортную систему под единым управлением. Логика Свердловской области строится на простом, но важном наблюдении: крупные города и пригороды уже давно срослись в единые агломерации, маятниковая миграция измеряется тысячами человек.

Передавать организацию транспортного обслуживания на уровень отдельного города или района в таких условиях – значит заведомо создавать разрывы в расписаниях, стандартах качества и распределении ответственности.

Именно поэтому в регионе обсуждается модель, при которой крупнейшие центры, прежде всего Екатеринбург, сохраняют значительную самостоятельность в вопросах транспортного обслуживания. Одновременно для остальных территорий предполагается выстраивание системы управления на региональном уровне. Финансирование в этой логике тоже перетекает на уровень субъекта РФ – это снимет нагрузку на местные бюджеты и позволяет обеспечить более равномерное распределение ресурсов между территориями.

Такой подход позволяет устранить ситуацию, когда пассажир сталкивается с разными правилами и качеством обслуживания буквально при пересечении административной границы внутри одного субъекта РФ. По сути, регионы получают возможность управлять транспортом как единой сетью, а не как набором разрозненных маршрутов.

Почему отрасль делает ставку на брутто-контракты

Если говорить о финансовой стороне реформы, то главным инструментом, вокруг которого сегодня строится большинство профессиональных дискуссий, становятся брутто-контракты.

Классическая нетто-модель, которую мы все хорошо знаем, работает так: перевозчик собирает выручку с пассажиров, получает компенсацию за льготников, несет риски колебания пассажиропотока. В результате логика модели подталкивает к сокращению за счет качества – экономии на содержании, несоблюдении расписания, найма водителей с более низкой квалификацией. Отдельная проблема – краткосрочные контракты, горизонт которых не выходит за рамки бюджетного планирования. В таких условиях перевозчик просто не может позволить себе долгосрочные инвестиции: обновление парка, повышение качества сервиса и обслуживания.

Брутто-контракт разрывает эту цепочку. Региональный или муниципальный заказчик формирует маршрутную сеть, определяет требования к качеству обслуживания, контролирует выполнение перевозок и аккумулирует выручку от продажи билетов. Первозчик, в свою очередь, получает оплату за выполненную транспортную работу – условно говоря, за качественно выполненный километр. Его доход больше не зависит от того, сколько пассажиров село в автобус. Зато напрямую зависит от того, соблюдает ли он расписание, исправен ли транспорт, вежлив ли водитель.

На первый взгляд может показаться, что меняется только схема финансирования. Но на практике изменения гораздо глубже. Для перевозчика это – предсказуемость. Первозчик знает, за что и сколько он получит, и может планировать инвестиции в обновле-

ние парка на годы вперед. Для уполномоченных органов – управляемость. Регион видит всю картину доходов и расходов, может перераспределять средства между направлениями, финансировать льготные категории граждан, инвестировать в инфраструктуру из единого источника.

Логичным развитием такой модели становятся долгосрочные контракты. Когда отношения между заказчиком и перевозчиком строятся не на один-два года, а на более продолжительный период, появляется возможность последовательно повышать качество транспортного обслуживания.

Неслучайно аналогичный подход сегодня поддерживается и на федеральном уровне. Например, говоря о пригородных железнодорожных перевозках, Министр транспорта Российской Федерации Андрей Никитин отметил целесообразность заключения контрактов между РЖД и субъектами РФ на срок от трех до десяти лет. По сути, речь идет о формировании отраслевой практики: общественный транспорт требует долгосрочного управления, где ключевыми становятся стабильность, ответственность сторон и возможность планомерного развития маршрутной сети и инфраструктуры.

Единый региональный заказчик открывает еще одну возможность: масштабировать эту модель на весь транспортный комплекс. Автобусы, трамваи, троллейбусы перестают быть изолированными коммерческими проектами и встраиваются в единый механизм с общим расписанием и тарифообразованием.

Что сегодня действительно волнует профессиональное сообщество

При всей важности организационных моделей практические вопросы остаются для отрасли определяющими.

Первый и самый чувствительный из них – финансовое обеспечение передаваемых функций. Любые перераспределяемые полномочия должны сопровождаться передачей соответствующих финансовых ресурсов. Этот принцип кажется очевидным, но на практике именно здесь чаще всего возникают сложности.

Второй важный блок связан с обновлением подвижного состава. Многие территории по разным причинам не смогли воспользоваться федеральными программами поддержки в необходимом объеме. Поэтому в профессиональной среде активно обсуждается необходимость региональных программ субсидирования закупки автобусов и другого общественного транспорта.

Не менее остро стоит кадровый вопрос. Сегодня дефицит водителей остается одной из главных проблем отрасли. При этом речь идет не только о нехватке специалистов, но и о необходимости системной подготовки новых кадров. Предлагается выход: включить подготовку водителей категорий В, С, D, Е в программы средних специальных учебных заведений и обеспечить конкурентный уровень оплаты труда.

Еще одна тема, которая перестала быть предметом дискуссий и постепенно становится практической задачей, – создание региональных систем управления перевозками. Современный транспорт уже невозможно эффективно администрировать исключительно вручную. Необходимы инструменты мониторинга, аналитики и оперативного управления всей маршрутной сетью.

Наконец, отдельного внимания заслуживает тарифная политика. Сегодня многие участники рынка сходятся во мнении, что тарифы должны постепенно приближаться к экономически обоснованному уровню, а установление предельных тарифов предоставит перевозчикам возможность работать стабильно, безопасно и с должным качеством услуг. В этом случае будет обеспечена устойчивая финансовая основа для развития сферы перевозки общественным транспортом.

Что нужно бизнесу и государству: три общих знаменателя

Если свести к сути то, что звучало в диалогах между перевозчиками и представителями власти, получится три ключевых запроса.

Первый – **долгосрочность и предсказуемость**. Бизнесу необходимы понятные правила игры. Инвестиции в транспорт – это всегда

долгосрочные решения. Предприятие не может обновлять парк или строить производственную инфраструктуру, если не понимает, в каких условиях будет работать через несколько лет.

Второй – **сохранение конкурентной среды**. Укрупнение системы управления не должно превращаться в монополизацию рынка. Малые и средние перевозчики должны сохранить доступ к торгам. Это принципиально важно для качества: конкуренция за контракт – главный стимул держать сервис на уровне.

Третий – **единая цифровая платформа**, которая должна обеспечить равные условия для всех участников рынка, предоставить объективные данные о работе транспорта и создать единую информационную среду для органов власти и перевозчиков.

Вместо заключения

До 2028 года осталось меньше двух лет. По меркам бюджетного планирования это не так уж и много. Промедление здесь не нейтрально – оно означает, что система войдет в реформу без финансовых решений и управленческих инструментов.

Но в рамках работы общественных институтов и отраслевых органов государственной власти уже есть первые предложения по региональным моделям управления, понятные подходы к финансированию и набор практических рекомендаций. Главное, не потерять темп совместной работы. Чем активнее будет диалог между регионами, муниципалитетами, перевозчиками и профессиональным сообществом, тем меньше рисков возникнет на этапе перехода к новым механизмам управления.

В конечном счете все эти изменения оцениваются по очень простому критерию. Независимо от того, живет человек в крупном областном центре или небольшом населенном пункте, он должен получать качественную, надежную и понятную транспортную услугу. Именно эта задача сегодня становится главным ориентиром для всей отрасли.

Фото: osmintrans.ru

МОСКВИЧ НОВАЯ ЛИНЕЙКА М

Реклама



МОСКВИЧ М70



МОСКВИЧ М90



moskvich-m.ru

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ИСТОЧНИКОВ ТОПЛИВА – ИНСТРУМЕНТ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ

На вопросы журнала «Российские автобусные линии» отвечает Татьяна Редько, российский топ-менеджер, заместитель генерального директора по взаимодействию с государственными органами и корпоративным связям АО «МАЗ Москвич», председатель Комиссии по вопросам развития инфраструктуры Общественного совета при Минтрансе России.

Татьяна Ивановна, вопрос как управленцу транспортной отрасли: как сегодня обеспечить устойчивость транспортной системы в условиях возрастающих топливно-энергетических рисков?

Важно отметить, что деятельность нашей Комиссии направлена, в том числе, на управление и снижение энергетических рисков для транспорта. Задолго до текущих событий в Общественном совете при Минтрансе России мною была создана специальная рабочая группа по продвижению транспорта на альтернативных видах топлива в целях диверсификации источников энергии и формирования более устойчивой транспортной системы.

Как известно, в нашей стране действует Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года. В рамках Концепции предполагались создание в России производственной базы для выпуска электротранспортных средств, вывод на рынок автомобилей с новыми свойствами в сфере электродвижения, стимуляция спроса и развитие электрозарядной инфраструктуры. В рамках первого этапа (2021–2024 годы) планировали выпустить не менее 25 000 электротранспортных средств, а к 2030 году объем выпуска должен составить не менее 10% электромобилей от общего объема производства транспортных средств. Если бы планы утвержденной Концепции выполнялись, то в России уже сейчас насчитывалось более 142 000 электромобилей, **произведенных локально – в нашей стране.**



ПМЭФ-2026

Неоднократно поднимался вопрос о формировании пилотных регионов на юге России с созданием «умной транспортно-энергетической системы», в которой транспорт будет не только электрическим, но и станет частью городской энергосистемы, когда батареи электромобилей используются в качестве накопителя и поставщика энергии (технология V2G). Одним из основных преимуществ технологии V2G является возможность управления пиковой нагрузкой и организации контролируемого и двунаправленного потока электрической энергии между транспортным средством и электрической сетью. Таким образом, будут решаться еще и энергетические проблемы Юга.

Второе направление по снижению зависимости от нефтепродуктов – это использование метана в качестве моторного топлива для автомобильного транспорта. Огромные запасы газа в России, доступность технологий по созданию метановых транспортных средств, отсутствие температурных ограничений на эксплуатацию

метанового транспорта создают все предпосылки для развития метановых автомобилей в различных регионах России, включая Крайний Север. Также в 2025 году была принята Концепция развития рынка газомоторного топлива в России до 2035 года, предусматривающая расширение сферы использования газомоторного топлива за счет роста объемов его потребления транспортными средствами. В базовом сценарии предполагалось производство 347 300 автомобилей и переоборудование 369 500 автотранспортных средств, использующих газомоторное топливо.

Также важно отметить, что существует большое количество научных разработок пледы выдающихся российских ученых по развитию синтетических топлив, таких как этанол, биодизель; проводятся эксперименты по использованию водорода для автомобилей. Но, к сожалению, несмотря на высокую степень проработки, многие инициативы так и не были реализованы.

Почему разработки не были реализованы? Может быть, развитие транспорта на новых источниках энергии было неактуальным?

Потребность в научных знаниях и внедрение новейших разработок актуальны всегда. Это называется экономизацией технологий – превращение науки, инноваций в реальный экономический ресурс и повышение капитализации компаний, что впоследствии и формирует развитие критических и сквозных технологий – технологического суверенитета страны. Важно отметить, что каждый мировой автопроизводитель осуществляет поиск альтернативных источников топлива для снижения зависимости от нефтепереработки и формирования устойчивой, диверсифицированной системы. Ferrari и Porsche вкладывают значительные средства в развитие технологии e-fuels – синтетического топлива, получаемого путем электролиза из воды и CO₂; китайская BYD, Tesla – в электрификацию; GM, Ford, Fiat (FCA), VW Group, Volvo, Daimler, Scania, MAN, Tata, Maruti, Kia, Hyundai, Kia – в метан; Toyota, Hyundai, BMW, Honda, VW Group – в водород.

Что мешает сейчас полномасштабному развитию электрификации?

Как раз сейчас и есть самое благоприятное время для нового толчка развития электрификации. Автолюбители начинают задумываться о выгодах от владения автомобилями на альтернативных видах топлива.

В то же время не исчезли, к сожалению, существующие барьеры для покупки электромобиля, такие как высокая стоимость покупки, что требует дальнейшей поддержки со стороны государства в виде субсидий на покупку электромобиля и продления выгод от его владения, а именно: бесплатного проезда по платным трассам, бесплатных парковок в городах страны.

Для дальнейшего развития электротакси и электрокаршеринга сейчас тоже самое время, так как впервые подвергается сомнению один из негативных аргументов водителей такси – долгая заправка электромобиля по сравнению с заправкой автомобиля с ДВС. Также, несомненно, требуется развитие зарядной инфраструктуры, о которой упоминается довольно часто и без масштабирования которой развитие электрической мобильности не происходит ни в одной стране.

Отдельно важно отметить, что необходимо вернуть науку в общий контур научно-технологического развития и обеспечить формирование целостной инновационной цепочки с восставлением института прикладной науки. Этот вопрос пытаются решить уникальный электромобильный кластер, созданный в Москве, в ОЭЗ «Технополис».

Остается актуальным вопрос о «длинных и дешевых деньгах», которые необходимы для реализации сложных инвестиционных проектов, таких как производство электромобилей и создание системы зарядной инфраструктуры.

Что касается предложения или выбора для покупателя, на сегодняшний день на российском рынке представлено девять локально производимых электромобилей от семи брендов. Конечно же, этого количества недостаточно для покрытия всего потенциального спроса, но при комплексной системе мер, включающих поддержку автопроизводителей, стимулирование спроса и продвижение электротранспорта, возможно развивать и расширять в дальнейшем модельный ряд электромобилей, что приведет к диверсификации парка транспортных средств и в конечном итоге обеспечит топливную независимость и бесперебойную работу малого и среднего бизнеса в сложные времена.

Беседовал Антон Минеев

Фото: пресс-служба АО «МАЗ Москвич»

НАСТОЯЩИЕ ПРОФИ

В Санкт-Петербурге подвели итоги XXII Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель троллейбуса». Соревнования проходили с 17 по 18 июня.

Конкурс был организован в соответствии с задачами Минтранса России в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни». Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ») выступил организатором соревнований.

За звание лучшего боролись 42 водителя из 36 городов России – от Калининграда до Владивостока, в том числе из ДНР: Донецка, Горловки и Мариуполя. Среди конкурсантов были представители разных поколений. Самому молодому участнику, Михаилу Кузнецову из Владимира, 21 год, а Михаил Крупа из Горловки посвятил профессии 34 года. В соревнованиях также принял участие Игорь Шумов из Севастополя – участник специальной военной операции, ветеран боевых действий с 27-летним стажем работы.

Впервые в новейшей истории Северной столицы площадка для соревнований была оборудована прямо на городских улицах – конкурсные заезды прошли на проспекте Юрия Гагарина. Церемония открытия состоялась в историческом мультимедийном парке «Россия – моя история».



Валерий Машков

В ней приняли участие заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации **Николай Чередниченко** и генеральный директор ОАО «НИИАТ», председатель Комиссии по вопросам научно-технологического развития и образования Общественного совета при Минтрансе России **Валерий Машков**.

В течение двух дней участники проходили испытания в теоретической и практической части.



Они продемонстрировали мастерство управления троллейбусами трех типов подвижного состава – Тролза-5265, АКМ-321 и ВМЗ-5298, знание Правил дорожного движения, устройства троллейбуса и правил технической эксплуатации, навыки приемки машины перед выездом на линию.

Главным новшеством конкурса 2026 года стало включение в программу модуля по обслуживанию маломобильных групп населения (МГН). Если прежде цель конкурса состояла в совершенствовании профессиональных знаний и популяризации профессии, то теперь она расширена за счет проверки качества взаимодействия с пассажирами этой категории. Задание было направлено не столько на технику, сколько на культуру обслуживания: конкурсанты подъезжали к остановочному пункту и оказывали помощь в посадке пассажиру в инвалидной коляске – приводили в рабочее положение аппарель, помогали при посадке, фиксировали кресло ремнем безопасности и предлагали помощь в оплате проезда. Принципиально, что оценивали эти навыки непосредственные потребители услуги – представители МГН, по совместительству члены Координационного совета по доступной среде при Комитете по транспорту Санкт-Петербурга.

По итогам соревнований победителем XXII Всероссийского конкурса и обладателем главного приза в 300 тысяч рублей стал **Алексей Скворцов** из Санкт-Петербурга. Второе место и сертификат на 150 тысяч рублей присуждены **Артему Пазухину** из Санкт-Петербурга. Третье место и сертификат на 50 тысяч рублей завоевал **Алексей Шушков** из Ижевска. Общий призовой фонд конкурса составил 500 тысяч рублей. Грамотами были награждены все участники, а отдельными призами и дипломами отметили победителей в 13 номинациях.

«Это важное событие для всей отрасли. Конкурс дает всем возможность показать, что профессия водителя троллейбуса – настоящее искусство. Здесь собрались профессионалы своего дела, и каждый из вас ежедневно выходит на маршрут и берет ответственность за безопасность и комфорт пассажиров. Спасибо вам за этот труд», – сказал Николай Чередниченко.

«Всероссийский конкурс «Лучший водитель троллейбуса», как и «Лучший водитель автобуса /



трамвая / грузовика» – это проект, который НИИАТ системно ведет не один год. Для нас как для головного научного центра отрасли и центра компетенций по электротранспорту важно, чтобы соревнования оставались не просто состязанием в мастерстве, а инструментом отраслевой политики: ведь они напрямую отвечают задачам Минтранса России в деле подготовки кадров, популяризации профессии водителя пассажирского транспорта, повышения безопасности пассажирских перевозок и развития городского электротранспорта. Именно поэтому в текущем году мы расширили программу за счет модуля по обслуживанию маломобильных пассажиров – доступность транспорта для всех категорий пассажиров сегодня в числе приоритетов отрасли. Минтранс заинтересован в проведении таких конкурсов, и наша задача – обеспечивать их на высоком профессиональном уровне», – подчеркнул Валерий Машков.

Санкт-Петербург был выбран площадкой проведения Всероссийского конкурса не случайно: 21 октября 2026 года исполнится 90 лет городскому троллейбусному движению. Сегодня в Северной столице действует крупнейшая троллейбусная сеть в стране – 48 маршрутов протяженностью 612,55 км. Здесь же функционирует самая масштабная в России и Европе сеть троллейбусов с увеличенным автономным ходом, способных перемещаться без подключения к контактной сети. Петербургский Горэлектротранс эксплуатирует 830 троллейбусов, из них 326 – с увеличенным автономным ходом. В 2025 году объем транспортной работы по троллейбусам в Санкт-Петербурге составил 38,7 млн км, перевезено 143,2 млн пассажиров.

Пресс-служба НИИАТ

НЕРЕШЕННЫЕ ВОПРОСЫ В ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕСЕЧЕНИЯ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Одной из актуальных тем, постоянно обсуждаемых транспортным сообществом, остается пресечение нелегальных перевозок автомобильным транспортом. Отраслевые автотранспортные объединения, перевозчики из разных регионов страны на протяжении многих лет обращаются в контрольно-надзорные, правоохранительные органы с просьбами навести порядок в пассажирских перевозках. Изменение федеральных норм давало надежду на искоренение всех видов не предусмотренных законодательством перевозок. Этим ожиданиям не суждено было сбыться.



Лилия Саранчук,
председатель
Координационного
совета объединений
работодателей
и профсоюзов
автотранспорта УФО

Долгожданное изменение федерального законодательства произошло путем перечисления в ст. 5 Устава автомобильного транспорта РФ предусмотренной законодательством транспортной деятельности, а в части 2 данной статьи указано, что если осуществляется иная транспортная деятельность, то она незаконная. Дополнена была также частью 5 статья 14.1.2. КоАП РФ, где указано, что к запрещенной деятельности относится не только осуществление не предусмотренной законодательством РФ предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа, но и распространение информации о незаконной деятельности.

Надежда на скорое искоренение всех видов не предусмотренных законодательством пере-

возок, которые транспортники именуют «нелегальными перевозками пассажиров», оказалось напрасной. Причина в том, что в период подготовки изменения в законодательство нелегальные перевозки осуществлялись с использованием автобусов – транспортных средств категорий М2 и М3. В настоящее время предприниматели, которые ищут незаконные пути транспортной деятельности, стали использовать легковые автомобили – транспортные средства категории М1.

На этом явлении, появившемся около трех лет назад и в настоящее время вытеснившим нелегальные перевозки с использованием автобусов, надо остановиться подробнее.

Легковые автомобили используются не только в перевозках пассажиров в легковом такси на основании договора фрахтования, но также возможно заключение договора фрахтования легкового автомобиля при осуществлении перевозок по заказам. Это подтверждается разъяснениями Минтранса России и Ространснадзора. Мониторинг нелегальных перевозок, который проводится путем наблюдения за размещением объявлений о такого рода перевозках

на интернет-сайтах, анализ этих объявлений показывают, что речь идет не о заключении договора фрахтования легкового такси, не о заключении договора фрахтования перевозки пассажиров по заказам, а о заключении договора владельца легкового автомобиля с пассажирами, имеющего все признаки договора перевозки в регулярном сообщении.

Вот тут и возникает правовая неопределенность, которая, на мой взгляд, и не позволяет эффективно применять меры пресечения незаконной транспортной деятельности и административной ответственности за распространение информации о нелегальных перевозках.

Ространснадзор является организацией, на которую возложены полномочия при проведении контрольно-надзорной деятельности по ст. 14.1.2 КоАП «Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии». С одной стороны, Ространснадзор должен использовать полномочия по части 5 этой статьи и пресекать нелегальные перевозки, а с другой стороны, полномочия Ространснадзора ограничены проведением контрольно-надзорных мероприятий исключительно к транспортной деятельности с использованием автобусов.

Компетенция Ространснадзора устанавливается постановлениями Правительства РФ № 398 от 30.06.2004, № 957 от 21.11.2011 (ред. от 17.08.2024) и № 1043 от 29.06.2021 (ред. от 27.08.2025).

В ПП РФ № 957 указано, что к компетенции Ространснадзора относится лицензирование перевозок пассажиров и иных лиц автобусами: «Деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или ИП)».

ПП РФ № 1043 устанавливает порядок организации и осуществления федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте. В пункте 6 раздела I указано, что объектом надзора является деятельность по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами, подлежащая лицензированию. Согласно пункту 2

раздела I, предметом надзора является соблюдение: б) лицензионных требований к деятельности по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами; д) обязательных требований в области организации регулярных перевозок. И в этом подпункте также указано, что Ространснадзор проводит контрольные мероприятия по выполнению установленных ограничений к организации перевозок пассажиров и багажа по заказу в целях беспрепятственного осуществления регулярных перевозок.

Кажется, что вот эта фраза и есть правовое основание для проведения контрольно-надзорных мероприятий в отношении постоянно растущих нелегальных перевозок с использованием легковых автомобилей. Однако это не так. В постановлении Правительства РФ № 1043 ни одним словом прямо не указано, что контроль по подпункту «д» распространяется и на перевозки по заказам с использованием легкового автомобиля. Но главное препятствие заключается в другом, а именно в том, что договор фрахтования заказных перевозок и договор фрахтования легкового такси имеют разные обязательные сведения и существенные условия.

Договор фрахтования заказных перевозок регламентирован статьей 27 Устава автомобильного транспорта РФ и Правилами перевозки пассажиров (приказ Минтранса России от 14.04.26 № 161).

Так, статья 27 Устава предписывает в договор фрахтования перевозок пассажиров по заказам включать в числе прочего следующие сведения: определенный или неопределенный круг лиц, для перевозки которых предоставляется транспортное средство; порядок допуска пассажиров для посадки в ТС, установленный с учетом требований, предусмотренных правилами перевозок пассажиров (в случае, если транспортное средство предоставляется для перевозки определенного круга лиц).

При этом пункт 5 статьи 27 определяет: «Не допускается осуществление перевозок пассажиров и багажа по заказу на условиях, предусматривающих предоставление права проезда в транспортном средстве за плату неопределенному кругу лиц, а также распространение информации об осуществлении перевозок пассажиров и багажа по заказу на указанных условиях».

Можно допустить, что объявления на интернет-сайтах прямо обращены к неопределенному кругу лиц, и в этом состоит нарушение требований закона. Но доскопальный анализ многочисленных текстов объявлений показывает, что в них нет сведений и данных, предусмотренных требованиями Устава и Правилами к договорам фрахтования перевозок пассажиров по заказам. Не являются указанные объявления и предусмотренной частью 4 статьи 27 Устава такой формой договора фрахтования, как заказ-наряд, реквизиты которого установлены в Приложении № 4 Правил перевозки пассажиров «Обязательные реквизиты заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа».

Никоим образом заключаемые договоры с пассажирами не получается отнести к заключению договора фрахтования перевозки пассажиров по заказам с использованием легкового автомобиля. И тогда нам осталось рассмотреть, не являются ли объявления, размещенные на интернет-ресурсах, офертой для заключения договора фрахтования в легковом такси.

Именно к попытке идентификации нелегальных перевозок как пассажирских перевозок легкового такси склоняются представители Ространснадзора. А следовательно, и контроль за этой деятельностью, по мнению Ространснадзора, должен быть организован региональными органами власти. В свою очередь, представители органов исполнительной власти регионов РФ, на которые возложена функция контроля в сфере такси, с этой позицией не согласны. По их мнению, чтобы деятельность владельцев легковых автомобилей, осуществляющих нелегальные перевозки, оказалась в сфере контроля и надзора региональных органов исполнительной власти, необходимо, чтобы владельцы легковых автомобилей занимались деятельностью легкового такси. Прежде всего, оформили свою деятельность в порядке, предусмотренном Федеральным законом от 29.12.2022 № 580-ФЗ: получили разрешение на деятельность легкового такси в регионе, перевозчики и их автомобили должны быть включены в реестры, которые ведут региональные органы власти – региональный реестр перевозчиков, региональный реестр легкового такси (данные о транспортных средствах). При тех проверках, которые проводились в отношении нелегальных перевозок, выявляются факты отсутствия разрешения и включе-

ния в реестры, предусмотренные 580-ФЗ. Поэтому региональные органы контроля не могут применять полномочия, предусмотренные для них при организации и осуществлении регионального госконтроля (надзора) в сфере перевозок пассажиров легковым такси, и не могут пресекать нелегальные перевозки с использованием легковых автомобилей.

Фиксируются многочисленные факты нелегальных перевозок с использованием легковых автомобилей, которые осуществляются по межрегиональным маршрутам, и эти перевозки между субъектами РФ, согласно действующим нормам, вообще не могут быть отнесены ни к какому контролю. Согласно 580-ФЗ, осуществлять перевозки между регионами можно только в случае, если пункт отправления находился на территории субъекта РФ, где было выдано разрешение, либо при наличии соглашения между регионами. Чего нет в Уральском федеральном округе. Именно перевозки в межрегиональном сообщении носят массовый характер. Так, по данным Координационного совета объединений работодателей автотранспорта УФО, перевозки пассажиров по маршруту Челябинск – Екатеринбург с использованием легковых автомобилей составляют более 60% общего пассажиропотока по межрегиональным маршрутам. Аналогичное положение и в других регионах. Имеются данные по Новосибирской, Нижегородской, Липецкой областям.

Все участники деятельности по пресечению нелегальных перевозок соглашались с тем, что в основе организации нелегальных перевозок лежит размещение информации о таких перевозках на интернет-сайтах. Поэтому необходимо понять, как на законодательном уровне и в практической контрольно-надзорной деятельности прекращать распространение информации. Для этого такая информация должна быть легко, как говорится, с первого взгляда классифицироваться как информация об осуществлении не предусмотренной законодательством РФ предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров. В свою очередь, для этого контрольно-надзорным органам нужно ясное, нормативно установленное определение, каким образом зрительно выглядит законная информация о перевозке пассажиров легковым такси.

Порядок заключения договора фрахтования легкового такси предусмотрен 580-ФЗ. Формы



Заседание рабочей группы по регуляторной среде для такси Комиссии по пассажирским перевозкам Общественного совета при Минтрансе России. Екатеринбург. 28 мая 2026 г.

договора фрахтования определены в Правилах перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Три способа заключения договора предусмотрены в пункте 74, в том числе посредством акцепта фрахтователем оферты фрахтовщика, размещенной в сети Интернет (в том числе через сайт, мобильное приложение). Вместе с тем нет нормативного определения содержания оферты легкового такси. Поэтому специалистам Ространснадзора или прокуратуры крайне сложно отличить оферту для заключения договора фрахтования легкового такси от информации об осуществлении не предусмотренной законодательством предпринимательской транспортной деятельности. Как следствие, не представляется возможным пресекать распространение данной информации в интернете как основы нелегальных перевозок пассажиров.

Я имела возможность обсудить пути решения вопроса о пресечении нелегальных перевозок с использованием легкового транспорта и отделении этого вида контроля от контрольно-надзорной деятельности за деятельностью легкового такси региональных органов власти на ежегодной Всероссийской конференции «Современное такси» в Екатеринбурге. На площадке форума состоялось выездное заседание рабочей группы по регуляторной среде для такси Комиссии по пассажирским перевозкам Общественного совета при Минтрансе России под руководством члена Общественного совета при Минтрансе России, председателя Общественного Совета по развитию такси Ирины Зариновой.

Темой заседания стала реализация федеральных норм в отношении контрольно-надзорной дея-

тельности перевозок пассажиров и багажа легковым такси в субъектах РФ. Запомнились глубокие и насыщенные фактами проверки выступления представителей Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Татарстана, Ростова-на-Дону. Выступающие отмечали, что в их практике достаточно часто встречаются случаи нелегальных перевозок, к пресечению которых они не могут применить предусмотренные меры регионального контроля, так как в ходе проверок выявляется, что владельцы легковых автомобилей не осуществляют деятельность легкового такси. Можно выразить надежду, что с помощью компетентных юристов, работающих на предприятиях легкового такси, будет возможно уточнить понятие «оферта», а с поддержкой Общественного совета при Минтрансе России разрешить вопрос пресечения нелегальной транспортной деятельности по перевозке пассажиров.

Подводя итоги, я вправе утверждать: чтобы выйти из правового тупика, необходимо наделить Ространснадзор полномочиями контрольно-надзорной деятельности, где объектом контроля является легковое автомобиль, используемый как на основании договора фрахтования перевозки пассажиров по заказам, так и на основании договора с признаками перевозки пассажиров в регулярном сообщении. А также определить обязательные сведения, которые должны быть представлены при размещении оферты легкового автомобиля в настолько подробной форме, чтобы можно было отличить оферту от объявления о заключении договора перевозки пассажиров с использованием легкового автомобиля в регулярном сообщении.

Фото: из личного архива автора, os-taxi.ru

ПЛАТФОРМЕННОЕ РЕШЕНИЕ

На Петербургском международном экономическом форуме участники сессии «Цифровая эволюция транспорта: как платформы меняют правила игры» обсудили, как цифровые технологии модернизируют логистику и пассажирские перевозки. Особое внимание было уделено теме «единого окна», а также стандартизации цифрового документооборота и новым сервисам, которые уже в ближайшее время смогут снизить издержки и ускорить цепочки поставок.



Транспортная отрасль – одна из наиболее продвинутых с точки зрения платформизации, однако уровень зрелости цифровых решений в разных сегментах рынка не одинаков. Наиболее зрелым примером стала сфера такси: внедрение ФГИС «Такси» помогло легализовать рынок – в Санкт-Петербурге, например, число легальных услуг выросло с 20 до 65 тысяч. В межрегиональных перевозках требуются дальнейшая настройка регулирования и единые отраслевые решения для регионов, а в грузовом сегменте ключевыми инструментами являются электронные перевозочные документы, реестр экспедиторов с более чем 66 тысячами заявок и будущий реестр перевозчиков. Эти меры станут основой для развития Национальной цифровой транспортно-логистической платформы.

«Главная задача платформизации в транспорте – не просто перевести документы и процессы в цифру, а создать прозрачные правила игры для рынка и получить полную картину движения грузов и пассажиров. Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа позволит понять, что, куда и в каких объемах едет, где возникают узкие места и куда государству в первую очередь необходимо направлять инвестиции в инфраструктуру», – отметил заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Борис Ташимов**.

Сегодня два главных барьера на пути цифровой трансформации транспорта – это разрозненность цифровых решений и медленный переход от экспериментальных режимов к устойчивому регу-

лированию. Первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству **Артем Шейкин** подчеркнул важность международной интеграции, особенно с Китаем, где электронное оформление документов уже стало практически стопроцентной историей.

На рынке уже существует множество цифровых платформенных решений для грузоперевозок – в автомобильной, железнодорожной и морской логистике. По словам директора по логистике Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом», генерального директора Транспортной группы FESCO **Петра Иванова**, ключевая задача сегодня заключается не в создании новых систем с нуля, а в интеграции уже работающих решений, сохранении накопленных данных и использовании лучших практик бизнеса.

Развитие цифровых решений в транспорте требует четкого разграничения между отдельными ИТ-системами и полноценными платформами. Сегодня международный опыт показывает несколько уровней цифровизации, при этом среди ключевых мировых трендов можно выделить стирание границ между разными типами цифровых решений и усиление связки государства и бизнеса. В российском контексте эту задачу должна решить НЦТЛП.

«Главная задача Национальной цифровой транспортно-логистической платформы – уйти от «лоскутного одеяла» разрозненных решений к единым стандартам, правилам и форматам обмена данными. Государство должно создать надежное цифровое ядро, а бизнес – на конкурентной основе развивать удобные сервисы для участников рынка», – сказал руководитель проектного офиса НЦТЛП **Дмитрий Ялов**.

«Главное изменение в транспорте сегодня – переход от владения активами к управлению сервисом: пассажиру и грузоотправителю важно получить доставку быстро, качественно и за разумные деньги. Задача государства – задать правила и защитить рынок от перекосов, а задача институтов развития – брать на себя первый риск в новых технологических направлениях, чтобы затем их мог масштабировать бизнес», – считает генеральный директор АО «ГТЛК» **Михаил Парнев**.

Создание единой национальной цифровой транспортной платформы должно стать следующим этапом развития отрасли, объединив уже существующие решения, данные и участников рынка. В России уже есть успешные примеры комплексной платформизации, среди которых – транспортная система Москвы, где связаны разные виды транспорта, перевозчики, маршруты, информирование пассажиров и тарифные решения. Особое значение такая платформа имеет в условиях ограниченных ресурсов и быстро меняющейся логистики, поскольку позволяет Минтрансу видеть реальные транспортные потоки, определять дефицит инфраструктуры и точнее планировать инвестиции. Для бизнеса и пассажиров платформа должна стать инструментом выбора оптимального маршрута по цене, срокам и качеству, а для государства – способом повысить прозрачность перевозок, налоговую дисциплину и эффективность трансграничного контроля.

«Сейчас важно собрать уже созданные решения, данные и практики в одну большую национальную транспортную платформу. Она должна дать государству четкое понимание грузо- и пассажиропотоков, бизнесу и гражданам – возможность выбирать оптимальный маршрут по цене, срокам и качеству, а всей отрасли – прозрачные правила, эффективное использование инфраструктуры и новое качество управления логистикой», – отметил сенатор Российской Федерации **Евгений Дитрих**.

Платформенные решения становятся ключевым инструментом развития транспортной отрасли, а создание узконаправленных информационных систем уходит в прошлое. Директор ФГБУ «СИЦ Минтранса России» **Александр Кисляков** подчеркнул, что роль государства в этой сфере не ограничивается контрольно-надзорными функциями – не менее важной задачей является планирование транспортной инфраструктуры на основе достоверных данных. Одним из центральных элементов такой работы должен стать транспортно-экономический баланс, в формировании которого значимую роль сыграет НЦТЛП.

*По материалам Минтранса России
Фото: Сергей Лукин / Фонд Росконгресс*

«ГЕОПЭЙ» СБЕР2В: ОПЛАТА ПРОЕЗДА ПО ГЕОПОЗИЦИИ – НОВЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ГОРОДОВ РФ

26 июня 2026 года Суздаль превратился в площадку для торжественного запуска цифровых сервисов, призванных изменить подход к организации пассажирских перевозок и городской мобильности в туристических центрах страны. Центральным событием дня стал запуск в Суздале и Владимире решения «Геопэй» Сбер2В – сервиса оплаты проезда в общественном транспорте и парковки по геопозиции пассажира. Технологическим партнером проектов является 2ГИС, в мобильном приложении которого реализован сценарий работы сервиса.



Мероприятие состоялось при поддержке администрации Владимирской области и собрало представительный состав участников, в который вошли первый заместитель Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации **Валерий Сидоренко**, заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Борис Ташимов**, заместитель Министра экономического развития Российской Федерации **Дмитрий Вахруков**, губернатор Владимирской области **Александр Авдеев**, глава Суздаля **Роман Кавинов**, топ-менеджеры Сбербанка, а также руководители регионов и городов Золотого кольца.

Как работает технология

«Геопэй» – разработка бизнес-группы Сбер2В, позволяющая оплачивать поездку в автобусе без валидатора, наличных и транспортных карт. Технология доступна городским сервисам, ее уже интегрировал 2ГИС: пассажиру достаточно открыть в приложении геосервиса меню

«Проезд», выбрать общественный транспорт и нажать кнопку «Оплатить проезд». Сервис по геопозиции сам определяет, в каком маршруте находится пользователь, показывает актуальный тариф и списывает средства с привязанной банковской карты или через SberPay. Электронный билет приходит в приложение сразу после оплаты.

По оценкам отраслевых специалистов, массовое использование технологий самообслуживания и безбарьерной оплаты способно увеличить скорость посадки пассажиров и повысить эксплуатационную скорость движения общественного транспорта до 30%. Это означает сокращение времени поездок, повышение регулярности движения и более эффективное использование существующей транспортной инфраструктуры.

Сегодня пассажир ожидает, что цифровые сервисы будут работать одинаково удобно независимо от региона пребывания. Для него не имеет значения, какой перевозчик обслуживает маршрут, какая система оплаты используется в конкретном городе и какое ведомство отвечает за транспортную инфраструктуру. Человек хочет получить единый клиентский путь. Это один из ключевых принципов цифровой трансформации отрасли.

География проекта: от Костромы до всего Золотого кольца

Сервис стартовал в январе 2025 года в Костроме и продемонстрировал одну из самых высоких скоростей тиражирования среди транспортных цифровых решений: всего за полтора года

сервис охватил более двух десятков городов России. Суздаль стал 22-м городом присутствия «Геопэй», а Владимир – 23-м. Во Владимирской области проект реализован совместно с транспортным оператором «Владикард».

Кроме того, сервис поддерживает пополнение карты «Тройка» в Москве и подключен к более чем 30 объектам культурного наследия для возможности осуществить благотворительный взнос. До конца 2026 года Сбер2В планирует подключить к сервису не менее тридцати городов.

Суздаль получил и вторую премьеру федерального масштаба: город первым в России начал принимать оплату муниципальных парковок на базе «Геопэй». При въезде в платную зону в навигаторе 2ГИС возможно оплатить парковку прямо в приложении. К системе уже подключено более тысячи парковочных мест, оператором выступает МКУ «Парковочное пространство города Суздаля».

Теперь оплата городских парковок работает напрямую с банковской карты – без парковочных кошельков, без остатков, без лишних шагов. Если сессия завершена досрочно, то происходит мгновенный возврат на карту, с которой была произведена оплата. «Геопэй» создает единый бесшовный путь для водителя при перемещении по городам и регионам.

Испытано на маршруте

Особенностью суздальского мероприятия стал практический формат: после стратегической сессии «Цифровые сервисы для бесшовного перемещения туристов как новый стандарт для городов Золотого кольца России» участники, включая заместителя Министра транспорта Российской Федерации, протестировали технологию в реальных условиях. Гости проехали по городу на автобусе, оплатив проезд по геопозиции прямо в движении, а затем проверили работу сервиса оплаты парковки у здания администрации Суздаля.

Безбарьерное перемещение как стратегический приоритет

Запуск «Геопэй» – не локальная история одного города, а элемент системной работы отрас-



ли. Технология развивается в русле Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 года и проекта Минтранса России «Зеленый цифровой коридор пассажира», а также соответствует целям национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» на период до 2035 года.

Для туристической отрасли ценность решения особенно очевидна. Гость города, впервые оказавшийся в Суздале или Владимире, как и в любом другом городе, не знает местных тарифов, не имеет региональной транспортной карты и не всегда располагает наличными. Оплата по геопозиции снимает все эти барьеры: достаточно смартфона с привычным картографическим приложением, которое одновременно подскажет маршрут, покажет расписание и примет оплату. Турист перестает думать о том, как заплатить за поездку, и сосредотачивается на впечатлениях – а города и перевозчики получают полностью прозрачный безналичный пассажиропоток и аналитику туристических потоков для планирования маршрутной сети.

Опыт Суздаля и Владимира показывает: безбарьерное перемещение пассажиров из отраслевой концепции превращается в работающий стандарт. Для автотранспортных предприятий, работающих в туристических центрах, подключение к подобным сервисам становится не вопросом имиджа, а инструментом ускорения посадки, сокращения работы с наличными и удержания пассажира, привыкшего к цифровому сервису. Следующий шаг, заявленный участниками суздальского форума, – единое цифровое туристическое пространство всего Золотого кольца, где транспорт, парковки и городские сервисы связаны в один бесшовный маршрут.

Единая система управления автовокзалами



СберТройка
оптимизирует
ваш бизнес —
без ограничений
и лишних
интеграций



Путь пассажира начинается в сети

И он уже ведет на страницы
партнеров BlaBlaCar

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

Станьте партнером BlaBlaCar и **увеличьте цифровую видимость ваших рейсов**. Подробности — в статье в этом выпуске.

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

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

АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ: КАК КАЧЕСТВЕННАЯ ОПТИМИЗАЦИЯ ПОМОГАЕТ ОТРАСЛИ НАХОДИТЬ ПАССАЖИРА



В наших предыдущих материалах мы неоднократно подчеркивали: развитие автобусного направления внутри нашей платформы является безусловным стратегическим приоритетом. Однако за официальными заявлениями стоит огромный пласт аналитической работы с данными, которая часто остается невидимой для широкой аудитории. Сегодня, когда цифровая трансформация отрасли стала условием стабильного развития, мы хотим поделиться результатами этой деятельности и показать, какую практическую пользу она приносит нашим партнерам – автовокзалам и перевозчикам.

От собственного сайта – к глобальной видимости

Сегодня наличие собственного сайта у автовокзала – это стандарт работы и важная точка контакта с постоянным пассажиром. Но чтобы привлечь нового пассажира в условиях перенасыщенного информационного поля, одного факта присутствия в Сети недостаточно.

Здесь BlaBlaCar выступает как технологическое продолжение инфраструктуры партнера. Пока автовокзал фокусируется на качественном обслуживании пассажиров, наша платформа обеспечивает «цифровую видимость» их рейсов для самой широкой аудитории. По сути, мы берем на себя задачу по тонкой настройке представления данных в глобальной сети. Это работает на двух уровнях:

- **В традиционном поиске.** Значительная часть пассажиров начинает поиск не с конкретного сайта, а с общего запроса о направлении поездки. Благодаря архитектуре наших страниц

BlaBlaCar подхватывает эти запросы, обеспечивая рейсам автовокзала лидирующие позиции в выдаче без их затрат на рекламу.

- **В ответах будущего (ИИ).** Современный поиск меняется, и на смену ссылкам приходят прямые рекомендации нейросетей. Только за последний месяц алгоритмы Яндекса обращались к данным автобусного раздела сайта BlaBlaCar около 50 тысяч раз, делая информацию о рейсах наших партнеров частью «умных» ответов нейросетей.

Нейросети и поисковые роботы выбирают наши страницы не случайно: за этим стоит глубокая инженерная и аналитическая оптимизация. Для наших партнеров это означает принципиально новый уровень доступности.

Путь к поездке через технологичный поиск

Чтобы страницы партнеров не терялись в огромном массиве информации, мы выстроили работу по трем ключевым направлениям:

1. Доверие поисковых алгоритмов. Мы разработали логику страниц и внутренних связей таким образом, чтобы каждая страница автовокзала или перевозчика воспринималась поисковыми алгоритмами как наиболее релевантный источник.

2. Глубокая проработка контекста и сценариев. Мы анализируем тысячи вариантов того, как люди ищут информацию, и дополняем стандартные данные ценным контекстом – от туристических магнитов до логистики на стыке городов.

3. Создание бесшовной информационной среды. Мы автоматизируем связь страниц автовокзалов, рейсов и перевозчиков между собой. В результате поисковые роботы выше ранжируют направления наших партнеров, а пользователь лучше ориентируется в логистике маршрута на сайте.

Даже если в итоге человек примет решение о покупке билета в кассе автовокзала, с высокой долей вероятности информацию о рейсе, времени отправления и перевозчике он будет искать в Сети. В этом случае ценность качественной цифровой оптимизации возрастает в разы. Она не всегда отражается в сухих цифрах онлайн-продаж, но именно она формирует поток пассажиров, создавая устойчивый спрос на услуги автобусных перевозок.

Динамика развития автобусного сегмента на BlaBlaCar

Мы проанализировали присутствие автобусного раздела платформы в цифровом пространстве за период с 2023 по 2026 год. Динамика наглядно демонстрирует устойчивый рост интереса к автобусному сообщению.

- **Основной фокус присутствия.** Более 80% всех страниц BlaBlaCar, которые пользователи находят на первой странице выдачи Яндекс, – это страницы автовокзалов, перевозчиков и автобусных рейсов.
- **Эффективность органического трафика.** За три года количество целевых переходов из поисковых систем на автобусные страницы платформы увеличилось более чем в 2,5 раза.
- **Объем привлеченной аудитории.** Мы удвоили поток потенциальных пассажиров, которые находят информацию об автобусных рейсах в Сети, используя платформу BlaBlaCar.

В чем заключается практическая польза для участников рынка

Логичный вопрос: что эти показатели и внимание со стороны искусственного интеллекта значат для конкретной транспортной организации?

Становясь нашим партнером, автовокзал или перевозчик получает современную цифровую площадку, которая уже находится на ведущих позициях и признана поисковыми алгоритмами. Это обеспечивает:

- **Дополнительный канал привлечения.** Возможность быть замеченным пользователем в тот самый момент, когда он только начинает планировать поездку и изучать возможные направления.
- **Представительство в цифровой среде.** Профессионально оформленные и актуальные страницы напрямую конвертируются в доверие и дополнительный пассажиропоток. Даже если у партнера нет собственного сайта, пассажиры смогут найти информацию на BlaBlaCar.
- **Устойчивость вне зависимости от сезона.** Благодаря постоянной работе с содержанием страниц мы поддерживаем видимость рейсов в течение всего года, эффективно привлекая целевых пользователей даже в периоды спада активности.

Заключение: партнерство ради общего успеха

Развитие автобусного направления для нас – вклад в создание прозрачного и технологически развитого рынка пассажирских перевозок. Мы видим, что планомерная работа приносит плоды: предложения наших партнеров оказываются все более заметными в интернете, а качественный контент становится основой для ответов современных информационных систем.

Мы продолжаем совершенствовать наши подходы и развивать программу партнерства. Наша цель остается неизменной – объединить многолетний опыт автовокзалов с нашими технологическими возможностями, чтобы вместе обеспечивать качественное обслуживание пассажиров и стабильный рост отрасли.

ЦИФРОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОВОКЗАЛА-СУБЪЕКТА КИИ

Статус субъекта критической информационной инфраструктуры (КИИ) требует системного подхода к цифровой безопасности. В этой статье разобрали, на каких уровнях система автоматизации Авибус помогает автовокзалам соответствовать требованиям регуляторов и поддерживать устойчивую к внешним угрозам ИТ-инфраструктуру.

Федеральный закон № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры (КИИ) Российской Федерации» (далее – Федеральный закон) содержит ряд требований по обеспечению информационной безопасности, которые могут напрямую затрагивать работу автовокзалов. Как часть транспортной отрасли, автовокзалы играют важную роль в обеспечении стабильных пассажирских перевозок, а надежность их цифровой инфраструктуры имеет значение для общей безопасности транспортной сети.

Для выполнения требований Федерального закона автовокзалу необходимо пройти обязательную процедуру категорирования объектов КИИ. Как правило, она включает в себя создание профильной комиссии, инвентаризацию действующих информационных систем, определение требований к ним в зависимости от наличия или отсутствия категории значимости, а также обеспечения их цифровой безопасности.

Автоматизация с фокусом на цифровую безопасность

К объектам КИИ автовокзала можно отнести следующие информационные системы:

- операционные системы (ОС),
- автоматизированные системы управления (АСУ),
- системы управления базами данных (СУБД).

Система автоматизации Авибус, безусловно, является одной из ключевых информационных систем для автовокзала. Она объединяет основные процессы (продажи в кассе и онлайн, диспетчеризацию, отчетность) в единый контур и связана как с используемой ОС, так и с СУБД.

Архитектура системы Авибус выстроена таким образом, чтобы помогать автовокзалам соответствовать актуальным требованиям регуляторов на разных уровнях:

- платформа «1С:Предприятие 8.3z» с сертификатом ФСТЭК России;
- СУБД Postgres Pro Certified с сертификатом ФСТЭК России;
- поддержка российских ОС с сертификатом ФСТЭК России;
- Авибус – в реестре российского ПО, реестровая запись № 24164 от 23.09.2024;
- Авибус – в реестре операторов персональных данных, № 77-25-511681;
- Авибус – официальный оператор передачи данных в ЕГИС ОТБ.

Как Авибус помогает в реализации требований Федерального закона № 187-ФЗ

Российская разработка

Будучи полностью российской разработкой, Авибус создан на базе защищенной платформы «1С:Предприятие» – одной из самых распространенных платформ для автоматизации бизнеса в России. При этом система полностью независима от зарубежных разработчиков и иностранных облачных сервисов.

В 2024 году система Авибус внесена в реестр российского программного обеспечения (реестровая запись № 24164).

Присутствие системы в реестре российского программного обеспечения упрощает процедуры закупки системы и услуг по ее сопровождению в рамках 44-ФЗ и 223-ФЗ, что способствует поддержанию стабильности бизнес-процессов автовокзала и снижению правовых рисков.



Сергей Соловьев,
генеральный
директор
ООО «Авибус»:

«Мы понимаем, что в современных реалиях для руководи-

телей автовокзалов очень важна уверенность в регуляторной безопасности и технологическом суверенитете используемого программного обеспечения. Выбирая Авибус, вы получаете не просто программное обеспечение, а профессионального партнера, который сосредоточен на обеспечении цифровой безопасности, стабильной поддержке и постоянном развитии продукта».

Платформа, сертифицированная ФСТЭК

Авибус – одна из немногих систем на рынке автобусных перевозок, адаптированная к работе на базе защищенного программного комплекса «1С:Предприятие 8.3z» с сертификатом ФСТЭК России.

Данный программный комплекс предназначен для защиты от несанкционированного доступа к информации, не содержащей сведения, составляющие государственную тайну.

Защищенная СУБД PostgreSQL

Авибус поддерживает работу с защищенной системой управления базами данных СУБД Postgres Pro Certified с сертификатом ФСТЭК России.

СУБД Postgres Pro Certified содержит встроенные средства защиты от несанкционированного доступа к информации и может применяться

для защиты конфиденциальной информации и персональных данных в информационных и автоматизированных системах управления.

Защита персональных данных

Компания ООО «Авибус» зарегистрирована в Реестре операторов персональных данных, регистрационный номер 77-25-511681.

Также в самой системе реализован ряд требований **152-ФЗ «О персональных данных»**, позволяющий безопасно собирать и хранить персональные данные пассажиров. При этом данные хранятся и обрабатываются исключительно на серверах автовокзала.

Работа в российских ОС

Авибус – кроссплатформенное решение, одинаково эффективно и стабильно работающее как в среде Windows, так и на российских операционных системах.

Работа системы протестирована на отечественных дистрибутивах («Альт СП», Astra Linux Special Edition). Это позволяет выстраивать более устойчивую ИТ-инфраструктуру, снижать риски системных сбоев и следовать государственным стандартам безопасности.

Данные под контролем

Авибус поставляется как коробочное решение и устанавливается непосредственно на оборудовании автовокзала, что позволяет хранить данные в защищенном контуре предприятия. Мы настраиваем инфраструктуру «под ключ», предоставляем услуги по ее сопровождению и мониторингу для быстрого реагирования на инциденты и защиты от внешних атак. Мы обеспечиваем высокий уровень сервиса, исключая зависимость от компетенций отдельных штатных специалистов.

Автоматизация для автовокзалов со статусом субъекта КИИ

Система Авибус предлагает автовокзалам инфраструктурное решение для выполнения требований законодательства, защиту данных, российский стек технологий и содействие в выполнении стандартов безопасности.

Мы опираемся на 15-летний опыт и практику более 700 автовокзалов. Цифровая безопасность – наш приоритет. Авибус – это выбор лидеров отрасли.

АВТОСТРАХОВАНИЕ ДОЛЖНО ПОМОГАТЬ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ПОЧЕМУ СЕГОДНЯ ПРОИСХОДИТ НАОБОРОТ?



20–21 августа в Санкт-Петербурге состоится II Транспортно-страховой форум «Автострахование-2026»

Это масштабная в России площадка, где транспортный бизнес, страховые компании и представители государства обсуждают практические решения проблем автострахования.

БУДЕМ ИСКАТЬ РЕШЕНИЯ

- рост стоимости ОСАГО
- автомобили без полисов
- транспорт в лизинге
- дефицит запчастей
- восстановительный ремонт
- страхование автобусов
- страхование грузового транспорта
- ОСГОП
- судебные споры

ДЛЯ КОГО

- автобусные перевозчики
- транспортные компании
- грузоперевозчики
- страховые компании
- лизинговые компании
- автодилеры
- владельцы автопарков

ВПЕРВЫЕ

Открытое выездное заседание Общественного совета при Минтрансе России

Регуляторы, транспортные объединения и эксперты обсудят изменения законодательства, государственную политику в сфере автострахования и предложения отрасли.

20–21 августа Санкт-Петербург

Рузиева Анна,
менеджер
+7 (923) 105-87-91
ruzieva@odm.events



<https://car-ins.ru>

15 ЛЕТ НА ОСТРИЕ АТАКИ, ЗАЩИЩАЯ АВТОВОКЗАЛЫ

Устойчивое развитие отрасли пассажирских перевозок во многом зависит от эффективности взаимодействия предприятий и организаций, обеспечивающих работу объектов транспортной инфраструктуры. На протяжении 15 лет Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» объединяет представителей отрасли, создавая условия для обмена опытом, обсуждения актуальных вопросов и совместной выработки решений, направленных на ее дальнейшее развитие¹.

На практике именно автовокзалы и автостанции, как единая опорная сеть междугородних автобусных перевозок, формируют устойчивость наземной мобильности страны, обеспечивая связь между регионами, малыми населенными пунктами и крупными транспортными узлами. Через эту систему ежедневно проходят миллионы пассажиров, и именно она часто становится единственным стабильным каналом транспортной доступности для целых территорий.

Сегодня отрасль находится в точке системной трансформации. Усиливаются требования транспортной безопасности, ускоряется цифровизация, меняются модели взаимодействия с перевозчиками, растет значимость онлайн-сервисов и информационных систем. При этом возрастает зависимость отрасли от устойчивости цифровой инфраструктуры и качества координации между участниками процесса.

В этих условиях устойчивое развитие отрасли во многом зависит от эффективности профессионального взаимодействия между ее участниками, готовности совместно вырабатывать решения и учитывать интересы различных сегментов транспортной инфраструктуры.

Именно такую роль играет Ассоциация.

К моменту создания Ассоциации отрасль уже накопила значительный практический опыт после почти полного развала советской системы в 90-е годы прошлого века, однако многие вопросы развития автовокзальной инфраструктуры решались разрозненно. Различались подходы к организации работы объектов, внедрению технологий обслуживания пассажиров и взаимодействию участников перевозочного процесса. Возникла потребность в профессиональной ассоциации, способной аккумулировать



Заседание членов Ассоциации «Развитие автовокзалов страны». 2014 г.



Сергей Зайнуллин.
Конференция РАВС.
Нижний Новгород. 2021 г.

¹ Продолжение серии публикаций. Начало в № 96, стр. 38–41.



Александр Силаев и Сергей Ильяшенко

накопленный опыт и содействовать выработке согласованных решений по ключевым вопросам развития отрасли. Именно поэтому в 2011 году по инициативе руководителей автовокзалов и автостанций из различных регионов России была создана Ассоциация «Развитие автовокзалов страны».

Современный автовокзал – это уже давно не просто кассы и залы ожидания. Это сложный инфраструктурный объект, в котором объединяются задачи организации пассажирских перевозок, обеспечения бесперебойной работы объектов, взаимодействия с перевозчиками и государственными структурами, соблюдения нормативных требований и поддержания высокого уровня обслуживания пассажиров. Работа таких объектов требует постоянного совершенствования управленческих процессов, эффективного использования ресурсов, внедрения лучших практик и своевременной адаптации к изменяющимся условиям деятельности.

Ассоциация обеспечивает консолидацию профессионального мнения участников рынка и создает условия для конструктивного взаимодействия отрасли с профильными федеральными органами власти. Объединение опыта и практики предприятий из различных регионов обеспечивает объективный учет отраслевой специфики и позволяет формировать инициативы, отражающие реальные потребности объектов транспортной инфраструктуры. Вместе с тем участие в деятельности Ассоциации позволяет обмениваться успешными управленческими решениями, внедрять эффективные практики, получать экспертную и методическую поддержку, снижать издержки при реализации определенных задач, оперативнее адаптироваться к изменениям нормативно-правового регулирования и минимизировать связанные с ними риски.

Проработка актуальных отраслевых вопросов осуществляется при участии широкого круга экспертов Ассоциации, руководителей автовокзалов и представителей профессионального сообщества. Такой подход обеспечивает выработку взвешенных и практически применимых решений и способствует постепенному формированию единой системы отраслевых стандартов – от подходов к обслуживанию пассажиров до требований к цифровым решениям и взаимодействию с перевозчиками. В совокупности это формирует устойчивую основу для развития всей системы автовокзалов страны.

Отдельное внимание уделяется вопросам цифровой устойчивости объектов транспортной инфраструктуры, поскольку стабильная работа систем продажи билетов, информационных сервисов и каналов взаимодействия с пассажирами сегодня является одним из ключевых условий бесперебойного функционирования отрасли.

Сегодня очевидно, что автовокзалы являются важным элементом единой транспортной системы страны, от стабильной работы которых во многом зависят качество транспортного обслуживания населения и связность территорий. Ассоциация объединяет представителей отрасли вокруг общих задач, способствуя устойчивому развитию и повышению эффективности работы объектов транспортной инфраструктуры. Именно такой подход позволяет не только успешно отвечать на современные вызовы, но и формировать прочную основу для дальнейшего движения вперед.

За 15 лет Ассоциация прошла путь от объединения нескольких десятков предприятий до крупнейшего профессионального отраслевого



Агитационный плакат. 1960-е гг.

сообщества, в работе которого участвуют представители более чем 80% регионов России. За эти годы менялись технологии, нормативные требования и подходы к организации работы объектов транспортной инфраструктуры, однако неизменной оставалась основная задача Ассоциации – создание условий для профессио-

нального взаимодействия и совместного поиска решений по актуальным вопросам развития отрасли.

Продолжение следует...

Иллюстрации: из архива Ассоциации «РАВС»

Комментарии членов Ассоциации

Екатерина Александровна Стефанова, директор ООО «Автовокзал-Главный», Новосибирская область: «Для нас принципиально важно, что через Ассоциацию формируется единая позиция отрасли на федеральном уровне. Одним из важнейших результатов такой работы стало принятие 10 июня Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации законопроекта, направленного на совершенствование правового регулирования взаимодействия между автовокзалами и перевозчиками».

Александр Михайлович Силаев, генеральный директор ООО «Автовокзал «Калуга», Калужская область: «Отдельно отмечу практическую пользу – доступ к отраслевой аналитике и методическим материалам. Это позволяет быстрее принимать управленческие решения и снижать риски при изменении нормативных требований».

Александр Анатольевич Хальзев, руководитель автовокзала «Липецк», Липецкая область: «Для нашего предприятия важным преимуществом участия в Ассоциации является наличие профильных экспертов по вопросам нормативного регулирования и деятельности объектов транспортной инфраструктуры, что позволяет оперативно получать необходимые консультации и разъяснения. Для нас это дополнительная возможность более эффективно использовать собственные кадровые и финансовые ресурсы при решении специализированных задач».

Елена Николаевна Кискина, руководитель сети автовокзалов Курганской области: «Одним из самых ценных ресурсов сегодня является время. Возможность получить информацию о том, как тот или иной вопрос уже был решен на других объектах, позволяет избежать длительного поиска решений и сосредоточиться на текущей деятельности предприятия».

Сергей Юрьевич Ильяшенко, директор ООО «Немезида Инвест», Свердловская область: «Фактически Ассоциация дает возможность участвовать в формировании будущих отраслевых стандартов и подходов. Это позволяет не догонять изменения, а быть внутри них с самого начала».

Сергей Рашитович Зайнуллин, генеральный директор ООО «Автовокзалы Удмуртии», Удмуртская Республика: «Для нас Ассоциация – это возможность быть услышанными при обсуждении вопросов, затрагивающих деятельность автовокзалов и автостанций. Многие решения, принимаемые на федеральном уровне, напрямую влияют на работу объектов транспортной инфраструктуры, поэтому наличие профессиональной площадки для обсуждения и выработки предложений имеет большое значение для всей отрасли».

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

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

Все выпуски журнала доступны:

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

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

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

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

✉ apparat@osmintrans.ru



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



Объединяем опыт автовокзалов и технологии BlaBlaCar

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

Узнайте больше о цифровых возможностях для вашего автовокзала. Подробности — в статье в этом выпуске.

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

Страхование гражданской ответственности перевозчика пассажиров (ОСГОП)

- ✓ Индивидуальный менеджер
- ✓ Быстрое оформление договора
- ✓ Круглосуточная диспетчерская служба



Управление
страхования
транспортных
операторов

Контакты:

8 495 234 36 06,
onlineOSGOP@ingos.ru

Подробнее
о продуктах
по QR-коду:

