

№ 94

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ РЕГИОНОВ РОССИИ



 **«Транспортная неделя 2025»:
главное деловое событие отрасли**



8

Минтранс России:
оплата по геолокации



10

Оснащение автобусов
кондиционерами



18

Общественный совет:
итоги 1-го полугодия



АВТОБУСЫ ПАЗ ЕДИНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ РЕШЕНИЕ

ЦЕНА

ОТ **3 552 000** Р¹



Ситимакс 9

Вектор NEXT

ПАЗ 3205

-  Срок лизинга до 7 лет²
-  Аванс от 0%²
-  Пассажировместимость до 84 чел.
-  Выгода по фирменному лизингу 1 000 000 Р³
-  10% скидка по Гослизингу⁴
-  Гарантия 3 года или 150 000 км

stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама. 1. Стоимость от 3 552 000 руб. Указанная стоимость на автобусы ПАЗ-32053 710 2024 года выпуска, преysкурантной стоимостью 4 052 000 руб., складывается из: скидки 500 000 руб., по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631). Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 31.10.2025 г. или до истощения бюджета на проведение акции. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности у официальных дилеров и у торговых представителей АО «Платформа А». 2. Программа предполагает предоставление Клиенту автобуса в финансовую аренду (лизинг) с авансом от 0% от стоимости автобуса, сроком до 7 лет и зависит от выбора предмета лизинга и размера первого платежа по договору лизинга. Основные условия программы: Лизинговая компания партнер ООО «Балтийский лизинг» (ИНН 7826705374, ОГРН 1027810273545). Решение о выдаче лизинга на определенных условиях принимается лизинговой компанией. Лизинг в рублях РФ, срок 12-84 мес., первоначальный взнос от 0% до 49% от стоимости автобуса, ставка удорожания устанавливается лизинговой компанией индивидуально для каждого клиента, без страхования жизни. Обязательно страхование КАСКО. Оцените свои финансовые возможности и риски. Предложение действительно до 30.11.2025 г. или до истощения бюджета на проведение Программы. Не является публичной офертой. Подробности уточняйте у дилеров «ПАЗ» или у торговых представителей АО «Платформа А». 3. Указанная выгода на автобусы ПАЗ – 422320 (где x – любой символ), ПАЗ – 3204XX (где x – любой символ), складывается из: скидки 500 000 руб., по Фирменной лизинговой программе, проводимой АО «Платформа А» совместно с ООО «Элемент Лизинг» (ИНН 7706561875, ОГРН 1047796985631) и применения скидки на аванс в размере 10% но не более 500 000 руб., по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ. Программа распространяется на автобусы с датой ЭПТС не ранее 01.10.2024 г. Скидка предоставляется лизинговой компанией – участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 31.10.2025 г. или до истощения бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности у официальных дилеров и у торговых представителей АО «Платформа А». 4. Указанная выгода на автобусы ПАЗ производства 4 кв. 2024 г. – 2025 г. (где x – любой символ), складывается из применения скидки на аванс в размере 10%, но не более 500 000 руб., по Государственной программе льготного лизинга, проводимой Минпромторг РФ. Программа распространяется на автобусы с датой ЭПТС не ранее 01.10.2024 г. Скидка предоставляется лизинговой компанией – участником программы. Перечень лизинговых компаний-участников определяется Минпромторг РФ. Параметры программы: первоначальный взнос от 10%, срок лизинга 12-60 месяцев, ставка финансирования определяется лизинговой компанией, обязательно страхование КАСКО (СПАО «Ингосстрах» ИНН 7705042179, ОГРН 1027739362474). Решение о финансировании принимается лизинговой компанией. Программа действует до 30.11.2025 г. или до истощения бюджета на их проведение. Не является публичной офертой. Количество автобусов ограничено. Подробности у официальных дилеров и у торговых представителей АО «Платформа А».

Содержание

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

Слово редактора	4
-----------------	---

Отрасль и власть

Транспорт будущего	6
--------------------	---

Оплатить проезд в автобусах Нижегородского теперь можно с помощью геолокации	8
--	---

Общественный совет: итоги работы в первом полугодии 2025 года	18
---	----

На пути к технологическому лидерству	22
--------------------------------------	----

Мост между министерством и отраслью	28
-------------------------------------	----

Стандарт общественного капитала: перспективы и значение для государства, общества и бизнеса	32
---	----

Общественный транспорт

Обязательное оснащение автобусов кондиционерами: как комфорт пассажиров стимулирует импортозамещение	10
--	----

Искусственный интеллект выходит на маршрут	36
---	----

AutoBusExpo: новинки, тренды, перспективы	39
--	----

Вернуть престиж и перспективу профессии водителя	40
---	----

Северобусы для перевозок в Арктической зоне РФ	64
---	----

Настоящее искусство	68
---------------------	----

Тема номера

Главное деловое событие отрасли	14
---------------------------------	----

Отрасль и образование

Передовая академия	16
--------------------	----

Автовокзалы и ПАТП

Нелегальные перевозки: тень на дорогах России	44
--	----

Отраслевое единство	45
---------------------	----

Автостанция аэропорта Сочи: как мультимодальный хаб меняет логистику Юга России	46
---	----

Пути решения проблем в сфере межмуниципальных и межрегиональных автобусных перевозок	48
--	----

В центре притяжения	52
---------------------	----

Информационные технологии

Сезонный маркетинг как инструмент увеличения продаж автобусных билетов	54
--	----

Устойчивая мобильность в большом городе	58
--	----

Отрасль и молодежная политика

Отцы и дети	70
-------------	----

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ



Сайт Общественного совета
при Министерстве транспорта
Российской Федерации

РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ # 94 (июль-сентябрь 2025)

Издается с 2006 года

Журнал зарегистрирован Федеральной
службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации:
ПИ № ФС77-84701 от 06.02.2023 г.

Учредитель: Ассоциация
«Единая Транспортная Система
«Автобусные Линии Страны»

Периодичность выхода:

4 выпуска в год

Распространение: бесплатно

Территория распространения:

Москва и регионы Российской Федерации,

страны СНГ

Фото на обложке:

2025.transweek.digital, пресс-служба Минтранса
России, spravedlivo.ru, Сергей Великий

Главный редактор: Лоран Борис Олегович

Заместитель главного редактора: Керов В.В.

Шеф-редактор: Шитикова Е.М.

Выпускающий редактор: Лоран А.Е.

Редактор: Никитушин А.С.

Помощник главного редактора: Лоран О.Б.

Продвижение журнала в соцсетях: Лоран Д.Б.

Дизайн и верстка: Войлокова Н.В., Полунина Е.В.

Корректор: Балашова Е.А.

Реклама и распространение:

тел.: +7 (915) 232-94-09

Адрес редакции и учредителя:

119415, г. Москва, просп. Вернадского, д. 39, оф. 613,

тел.: +7 (495) 739-34-00, +7 (915) 232-94-09;

e-mail: info@rosbuslines.ru

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

Дата выхода в свет: 09.10.2025 г. **Тираж:** 4000 экз.

Отпечатано в типографии

ОАО «Подольская фабрика офсетной печати», 142100,
г. Подольск, Революционный проспект, д. 80/42.

Номер заказа:

СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ОТРАСЛЕВОГО ЖУРНАЛА «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»



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



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



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



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



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



Жанказиев С. В.,
президент Ассоциации
транспортных инженеров



Зотов И. С.,
председатель Общероссийского
объединения пассажиров



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



Кисько А. Б.,
президент Ассоциации
«Желдорразвитие»



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



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



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



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



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



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



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



Ревко А. К.,
президент Тульского областного
союза транспортников



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



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



Старовойтов О. И.,
президент Российского
автотранспортного союза



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



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



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

**РОССИЙСКИЕ
АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ**
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Соболь NN минивэн

ВЫГОДА до 846 300 Р*



- Сезонное предложение 400 000 Р**
- Категория прав В / Категория автомобиля М1
- Трансформируемый салон
- 12 лет гарантии от сквозной коррозии

- Более 20 опций в базе
- Радиус разворота от 5,4 м
- Управляемость легкового автомобиля
- Гарантия 4 года или 200 000 км



stt.ru

8-800-700-0-747

звонок по России бесплатный



Реклама 0+. Соболь NN. *Указана выгода на автомобиль А13S12-1722-56-C01-55-00-147 (1/ST1(NN), 5BA, 5MA, B3A) стоимостью 4 863 000 руб., действительна при применении скидки 400 000 руб., по акции «Сезонное предложение» и скидки 446 300 Р¹ по фирменной кредитной программе, проводимой АО «Платформа А» и «Банк ВТБ» ПАО по тарифу GAZ (Локал) АЛ. Полные условия по программе GAZ (Локал) АЛ: диапазон полной стоимости кредита: от 25,5% до 25,5% диапазон базовых процентных ставок: от 25,5% до 25,5%, сумма кредита от 300 тыс. до 5 млн руб., срок кредита от 84 до 96 месяцев. Оформление КАСКО не обязательно. По данной программе доступны для приобретения новые автомобили у официальных дилеров. Банк ВТБ (ПАО) не занимается реализацией автомобилей и/или мотоциклов на коммерческой основе, а также не осуществляет страховую деятельность. Данное предложение не ограничивает возможности приобретения автомобилей в кредит на других условиях. Дополнительная информация о наличии автомобилей, сроках и условиях программы – в официальных дилерских центрах ГАЗ. Условия действительны на 01.10.2025 и могут быть изменены Банком. Банк вправе отказать без объяснения причин. Оценивайте свои финансовые возможности и риски. Банк ВТБ (ПАО), Генеральная лицензия Банка России № 1000. Не является публичной офертой. Подробности у официальных дилеров и у торговых представителей АО «Платформа А».

** Сезонное предложение – скидка предоставляется по акции «Сезонное предложение». Предоставляется клиентам, приобретающим указанную модель автомобиля: 200 тысяч рублей – Спецавтотехника на базе шасси автомобилей Газель Бизнес и Соболь Бизнес (2310хх и 3302хх, где х – любой символ). 250 тысяч рублей – Спецавтотехника на базе шасси автомобилей Газель Некст (А2ХRXX), 400 тысяч рублей – Спецавтотехника на базе шасси автомобилей Газель Некст 4,6т. (С4ХR9Х, С4ХR0Х) или с опцией 9VA («Тяжелые условия эксплуатации»); ЦМФ Газель Next/NN и Соболь NN (А3ХRXX и А3ХSXX, С45RXX, С46RXX), Соболь NN борт (А2ХSXX); Газон Некст (С4ХR1Х, С4ХR3Х, С4ХRБХ) и доработанные автомобили на их базе; Соболь NN минивэн (А13SXX, А13АХХ) Акция действует до 31.12.2025 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. Не является публичной офертой. Подробности уточняйте у официальных дилеров и у торговых представителей АО «Платформа А».



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



«Обществен-
ный
совет при
Минтрансе
России»

«Единая
Транспортная
Система»



Уважаемые коллеги!

Правительство по поручению Президента продолжает работу по обеспечению связности территорий страны. В рамках новых национальных проектов реализуются масштабные задачи: строится крупнейшая опорная автодорожная сеть через всю Россию, прокладываются железные дороги, в том числе на Дальнем Востоке, расширяется использование внутренних водных путей для пассажирских перевозок, модернизируются аэродромы и пассажирские терминалы в регионах. Для удобства людей и бизнеса внедряются цифровые сервисы. Создается первая высокоскоростная железнодорожная магистраль. Особое внимание уделяется строительству скоростных автомобильных трасс.

В середине сентября на стратегической сессии Правительства, посвященной развитию скоростного транспортного сообщения, премьер-министр России Михаил Мишустин обратил внимание на необходимость синхронного развития всех видов транспорта: «Инициативы в этой сфере способствуют достижению национальных целей, обозначенных Президентом, и направлены на улучшение качества жизни миллионов наших граждан».

8 июля Президент России В.В. Путин подписал указ о назначении А.С. Никитина Министром транспорта Российской Федерации. Важно отметить, что с февраля 2025 года в статусе заместителя Министра транспорта РФ Андрей Никитин курировал цифровую трансформацию, деятельность по информатизации и автоматизации транспортного комплекса страны, разработку и реализацию стратегии его развития.

Тема текущего номера – «Транспортная неделя 2025», ключевое событие отрасли, которое пройдет в ноябре в московском Гостином Дворе. По традиции частью программы станет торжественное вручение премии «Формула Движения» за достижения в сфере транспорта, которое состоится уже в 12-й раз.

Завершился трехлетний этап (2022–2025 гг.) работы текущего состава Общественного совета при Минтрансе России. Итоги за 1-е полугодие подвела председатель Совета Татьяна Горовая на совместном заседании комиссий Совета 19 августа в рамках деловой программы международного автобусного салона-выставки в Москве. 10 сентября в торжественной обстановке были вручены награды Совета «За успешное взаимодействие, плодотворное сотрудничество и поддержку работы Общественного совета в 2022–2025 годах» работникам Минтранса России и подведомственных организаций. Татьяна Горовая поблагодарила всех за продуктивную совместную работу по решению проблемных вопросов транспортной отрасли.

Пожелаем новому составу Общественного совета успешной работы на благо отрасли и России!

Несколько слов о 20-летнем юбилее нашей Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны». В сентябре коллектив был награжден Благодарственным письмом Министра транспорта РФ. Мы искренне благодарны за высокую оценку нашего вклада в развитие отрасли и будем достойно работать дальше и с еще большим энтузиазмом. Отдельная благодарность всем причастным к нашей работе!



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

В 2025 году премия присуждается в 10 номинациях:

- Лучший инфраструктурный проект федерального значения;*
- Лучший инфраструктурный проект регионального значения;*
- Лучшее решение в области пассажирского транспорта федерального значения;*
- Лучшее решение в области пассажирского транспорта регионального значения;*
 - Лучшее решение в области грузовых перевозок;*
- Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники;*
 - Лучшее решение в области цифровизации транспорта;*
- Лучший социальный проект в условиях вызовов современной России;*
- Лучшая инициатива в области образования и профессионального развития молодежи;*
- Лучшее решение в сфере обеспечения транспортной безопасности.*

Премия была учреждена в 2014 году Общественным советом при Министерстве транспорта Российской Федерации и призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы России. Вручение XII Национальной премии «Формула Движения» по традиции станет частью главного отраслевого мероприятия «Транспортная неделя», которое пройдет с 15 по 20 ноября в Москве.

В рамках «Транспортной недели» с 18 по 20 ноября в Гостином Дворе состоится XIX Международный форум и выставка «Транспорт России». В деловую программу «Транспорта России» войдет свыше 30 мероприятий (сессии, конференции, дискуссии, круглые столы и презентации), где выступит более 300 спикеров. На выставке свои разработки продемонстрируют более 100 компаний транспортного сектора. В 2024 году участниками деловой программы стали свыше 4,5 тыс. человек, выставку посетило более 10 тыс. человек.



Фото: 2025.transweek.digital

ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО

16 сентября Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин провел стратегическую сессию «Развитие скоростного транспортного сообщения».



Правительство по поручению Президента России продолжает работу по обеспечению связанности территорий страны. В рамках новых национальных проектов «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни» реализуются масштабные задачи. Формирование современной транспортной системы является одной из ключевых задач Министерства транспорта, а развитие высокоскоростного сообщения – приоритетом в создании транспорта будущего.

В России реализуется множество важнейших проектов, направленных на повышение удобства и скорости перевозок: строится крупнейшая опорная автодорожная сеть, прокладываются железные дороги, в том числе

на Дальнем Востоке, расширяется использование внутренних водных путей для пассажирских перевозок, модернизируются аэродромы и пассажирские терминалы в регионах.

Для удобства людей и бизнеса внедряются цифровые сервисы, с помощью которых можно приобрести билеты и заблаговременно зарегистрироваться на рейс. Предприниматели могут просчитать оптимальный маршрут для груза или оформить в электронном виде сопроводительные документы. Обновляется транспортный парк за счет наращивания выпуска высокотехнологичных отечественных моделей. Меры поддержки на это направление предусмотрены национальным проектом «Промышленное обеспечение транспортной мобильности».

«Важно, что создаваемые решения и инновации дают дополнительный импульс отечественной науке, промышленности, смежным секторам и в целом укрепляют технологический суверенитет», – отметил **Михаил Мишустин**.

Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин** подчеркнул, что сегодня скоростной каркас единой транспортной системы уже показывает свою эффективность, пассажиры и грузоотправители активно пользуются внедряемыми решениями.

«Безусловно, задачи, поставленные перед нами Президентом и Правительством страны, должны решаться с учетом самых новых технологий и отечественного программного обеспечения, на котором должен работать скоростной транспорт. Это касается и технологий строительства. Но самое главное – доступность современного скоростного движения для опорных населенных пунктов, жителей страны, грузоотправителей. Эта работа будет продолжена», – сказал он.

Президентом России утверждена схема развития высокоскоростного железнодорожного сообщения. Общая протяженность будущей сети должна составить свыше 4,5 тыс. км. Новые магистрали соединят Москву с Минском, Екатеринбург, Адлером и Рязанью. Они будут встраиваться в уже существующий транспортный каркас и откроют новые возможности для более чем 100 млн человек.

В рамках создания первой ВСМ Москва – Санкт-Петербург уже завершены организационные процедуры, определены источники финансирования, подписаны соглашения со всеми основными сторонами, развернуты строительно-монтажные работы на пилотном участке, а на остальных ведется подготовка.

Протяженность маршрута составит 679 км, на него выйдет подвижной состав нового поколения со скоростью движения порядка 400 км/ч. Весь путь между столицами будет занимать всего 2 часа 15 минут.

Особое внимание уделяется кадровому и научному обеспечению проекта. На базе Российского университета транспорта создана Передовая инженерная школа «Академия ВСМ».



Сегодня в Академии обучается 230 студентов. Еще 370 слушателей пройдут обучение по дополнительным профессиональным курсам до конца 2025 года.

Также обсуждалось создание скоростных автомобильных дорог. На их строительство в течение шести лет планируется направить более 1 трлн рублей бюджетных и частных средств. До 2030 года будет построено не менее 50 обходов населенных пунктов. Кроме того, продолжится формирование транспортных коридоров в южном и восточном направлениях. Наиболее знаковый из них – маршрут «Россия», который соединит Санкт-Петербург с Владивостоком. Бесшовное движение по нему уже продлено до Екатеринбурга, на очереди – города Западной Сибири.

На сегодняшний день общая протяженность скоростных автодорог в России – около 9 тыс. км, через шесть лет она превысит 10 тыс. км. Цель – выйти на ежегодные темпы запуска не менее 700 км новых участков, которые будут доведены до всех крупных агломераций.

Правительство разрабатывает стратегические подходы к обеспечению связанности страны на перспективу до 2050 года. Михаил Мишустин обратил внимание на необходимость синхронного развития всех видов транспорта: «Инициативы в этой сфере способствуют достижению национальных целей, обозначенных Президентом, и направлены на улучшение качества жизни миллионов наших граждан».

По материалам Минтранса России

ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД В АВТОБУСАХ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ТЕПЕРЬ МОЖНО С ПОМОЩЬЮ ГЕОЛОКАЦИИ

Минтранс России продолжает реализацию стратегического проекта цифровизации пассажирских перевозок – «Зеленый цифровой коридор пассажира». Цель проекта – обеспечить бесшовное перемещение пассажиров и туристов по всей стране без необходимости предъявлять бумажные документы. Минтранс бесплатно лицензирует технологию оплаты по геолокации для регионов. В Нижнем Новгороде появилась возможность оплачивать проезд по геолокации в автобусах. Ранее эта технология была доступна там только в троллейбусах и электробусах.



Андрей Никитин,
*Министр транспорта
Российской
Федерации*

«Наша главная цель – обеспечить максимально комфортное перемещение людей на общественном транспорте. В этом нам активно помогает цифра. Инновационные способы оплаты – это то, что сокращает время прохода в общественный транспорт и упрощает процедуру получения билета. После того как оплата по геолокации появляется в регионе, технология становится одним из самых популярных способов оплаты проезда. Минтранс и дальше будет поддерживать эту инициативу и расширять применение технологий в регионах», – отметил Министр транспорта Российской Федерации **Андрей Никитин**.

Активное участие в реализации проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира» принимает

Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика». На ее площадке создана специальная рабочая группа, объединяющая компетенции государства и бизнеса. Ассоциация выступает интегратором, помогая разрабатывать и продвигать лучшие практики.

«Расширение географии оплаты по геолокации – это вызов, который мы приняли, чтобы сделать технологии доступными каждому. Мы не боимся двигаться вперед и внедрять инновации, которые приносят реальную пользу людям. Оплата по геолокации – это пример технологии, которая ставит во главу угла удобство и простоту использования. Наша задача – сделать так, чтобы цифровые решения служили людям, делали их жизнь проще и комфортнее, а процесс передвижения – быстрее и безопаснее», – сказала директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» **Полина Давыдова**.

Сейчас оплатить проезд с помощью геолокации в Нижнем Новгороде можно с помощью приложения «Нижегородская область Транспорт». При запуске приложения смартфон автоматически определяет, в каком транспортном средстве и на каком маршруте находится



Полина Давыдова,
директор Ассоциации
«Цифровой транспорт
и логистика»

пассажира. Пассажиру направляется предложение оплатить проезд, он подтверждает поездку (оплату) и получает электронный билет. Билет предъявляется по запросу контролера на экране смартфона.

Нижний Новгород становится одним из лидеров внедрения пассажирских цифровых сервисов, включая современные способы оплаты проезда. Оплата проезда по геолокации начинает пользоваться популярностью сразу, как только становится доступной для пассажиров. Внедрение системы оплаты проезда по геолокации позволит добиться значительного увеличения средней скорости перемещения пассажиров в городском общественном транспорте. Уже сейчас технология используется в Ярославле, Ижевске, Твери, Казани, Перми, Нижнем Новгороде, Курске, Костроме, идет тестирование в Московской области и Санкт-Петербурге.

Геооплата по аналогичной технологии, но на пригородных электричках, работает в Казани, Нижнем Новгороде, Калининграде, Санкт-Петербурге (правительственный эксперимент по цифровизации льгот для многодетных семей). Тиражирование технологии планируется в Омске.

Технология геооплаты в субъектах страны внедряется на базе единого программного обеспечения. Таким образом, жители разных регионов получают одинаково удобные функции. А субъекты при этом экономят значительные средства на разработку технологии.

Лицензию на ПО безвозмездно предоставляет Ситуационно-информационный центр Минтранса России.

По материалам Минтранса России

От редакции:

15 октября исполняется 100 дней работы Андрея Сергеевича Никитина в должности Министра транспорта Российской Федерации. Желаем ему плодотворной работы на этом ответственном посту!



ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ОСНАЩЕНИЕ АВТОБУСОВ КОНДИЦИОНЕРАМИ: КАК КОМФОРТ ПАССАЖИРОВ СТИМУЛИРУЕТ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Жара и духота в салоне автобуса летом — это не просто дискомфорт, а серьезный фактор, влияющий на здоровье и безопасность миллионов пассажиров. С каждым годом проблема становится все острее, превращая поездку в настоящее испытание на выносливость.

Редакция журнала «Российские автобусные линии» обратилась к депутату Государственной Думы **Дмитрию Гусеву**, первому заместителю председателя комитета Госдумы по контролю, автору инициативы об обязательном оснащении автобусов кондиционерами, чтобы узнать, чем вызвана широкая поддержка его предложения в профессиональном сообществе и какой прогнозируется эффект для пассажиров и промышленности.

«Позвольте, я начну с личного примера. Несколько лет назад в Краснодаре я ехал в автобусе без кондиционера. Было так жарко, что мой телефон от перегрева перешел в аварийный режим и просто отказался включаться. Если уж техника не выдерживает, что уж говорить о людях! Я убежден, что оснащение автобусов кондиционерами и закрепление этого требования на нормативном уровне — необходимое условие для повышения комфорта и безопасности пассажиров», — подчеркнул Дмитрий Гусев.

Представьте типичную картину жаркого лета: дорожный затор, салон автобуса переполнен пассажирами. Воздух тяжелый и раскаленный, температура в салоне +35°C. Для одних это временное неудобство, но для других — реальная угроза здоровью. Ежегодно в России фиксируются многочисленные жалобы и десятки случаев, когда пассажиры и даже водители автобусов теряют сознание из-за теплового удара прямо в пути. Социальные сети и СМИ регулярно публикуют шокирующие сообщения от лю-

дей, оказавшихся в таких условиях. А сколько случаев остается за кадром? К сожалению, не обходится и без трагических исходов, что невозможно игнорировать.

Особенно тяжело приходится пожилым людям, детям и пассажирам с хроническими заболеваниями сердечно-сосудистой системы. Однако наибольшую тревогу вызывает состояние водителя, ведь от его реакции зависит безопасность всех участников дорожного движения.

«Для водителя гипертермия — это прямой риск потери контроля над транспортным средством, — констатирует Дмитрий Гусев. — Усталость, потеря концентрации или сознания за рулем из-за духоты могут привести к ДТП с тяжелейшими последствиями. Речь идет о безопасности в самом прямом смысле этого слова».

Нормативный вакуум и климатический парадокс: почему кондиционер есть, а прохлады нет?

Климат меняется, и в России это происходит в 2,5 раза быстрее, чем в среднем по миру (+0,2°C в мире против +0,5°C в России за каждые 10 лет, начиная с 1970-х). Но погодные условия — не единственная причина. Существует фундаментальный парадокс.

«Раньше, когда транспорт двигался в равномерном трафике, справиться с жарой помогала открытая форточка, — объясняет



Дмитрий Гусев

Дмитрий Гусев. – Но сегодня города стоят в многокилометровых пробках. Притока свежего воздуха нет, в современных автобусах зачастую установлены герметичные окна. Получается порочный круг: в стремлении к комфорту люди пересаживаются на личные автомобили, что увеличивает загруженность дорог и делает общественный транспорт еще менее привлекательным. Дорожные заторы ведут к загрязнению воздуха и ускоряют процессы глобального потепления. Разорвать этот круг можно только одним способом – обеспечить гарантированный комфорт независимо от пробок и погодных условий».

Первопричиной проблемы является нормативный вакуум. В отличие от железнодорожного, воздушного, водного транспорта и метро, где Санитарные правила (СП 2.5.3650-20) четко регламентируют все параметры микроклимата, воздушной среды, шума, вибрации и т. д., для автобусов в указанном документе каких-либо требований нет. В Техническом регламенте Таможенного союза установлены требования только к отдельным параметрам микроклимата, но их недостаточно для корректного выбора климатической системы автобуса.

Это фундаментальное упущение, которое нужно срочно исправлять. Отсутствие четких нормативных требований к параметрам микроклимата приводит к тому, что автопроизводитель может либо вообще не ставить кондиционер, либо ограничиться установкой маломощной системы «для галочки», которая в пиковую жару и тем более в пробке не справится с задачей и быстро выйдет из строя. Старый автопарк с качественным зарубежным оборудованием велик, но время берет свое: кондиционеры нужно об-

служивать, а запчастей в условиях санкционного давления – дефицит. Новые же машины зачастую комплектуются импортными системами, которые не всегда адаптированы к нашему климату.

Решение есть, оно эффективно и выполнимо

Инициатива, предложенная Дмитрием Гусевым, носит практический характер: сделать системы кондиционирования и обогрева обязательными для автобусов, рассчитанных на 22 и более пассажиров.

«Наше предложение абсолютно логично и прямо отвечает цели, обозначенной главой государства еще в 2023 году – наращивать поездки общественным транспортом. Президент России призвал к повышению комфорта для пассажиров, – подчеркивает Дмитрий Гусев. – Государство выделяет значительные средства на обновление парка в рамках нацпроектов. Важно, чтобы государственные инвестиции были эффективными, а новый транспорт был по-настоящему комфортным и безопасным. Оснащение автобусов качественными отечественными климатическими системами – одна из важнейших задач».

Как исключить риск закупки автобусов с низкопроизводительными кондиционерами без увеличения стоимости и последующих проблем? Дмитрий Гусев обращает внимание на проверенный подход, одобренный Минпромторгом и Минтрансом.

«При закупке автобусов важно указывать в техзадании не просто наличие кондиционера, а конкретные условия, при которых он должен обеспечивать заявленную холодопроизводительность, – объясняет Дмитрий Гусев. – В отсутствие единых нормативных требований оставлять выбор системы на усмотрение третьих лиц опрометчиво. Рекомендуется четко прописывать: при какой внешней температуре и относительной влажности воздуха система должна поддерживать заданную температуру в салоне».

Кондиционер должен справляться со своей задачей не где-нибудь, а в настоящие пики жары, свойственные региону эксплуатации, а это может быть даже +45°C за бортом. Значение мак-

симальной и минимальной температуры для региона можно найти в ГОСТ 15150-69.

Чем жарче на улице, тем сложнее охлаждать воздух в салоне. Если вышеприведенные параметры не указаны, производитель автобуса может установить систему, которая будет работать и действительно обеспечивать заявленные в паспорте киловатты холода, но при значительно меньшей температуре окружающей среды, не соответствующей климатическому поясу региона эксплуатации. Именно поэтому при покупке подвижного состава стоит крайне скрупулезно подходить к вопросу выбора климатки, чтобы гарантировать пассажирам и водителям комфортные и безопасные условия! Особенно это критично в условиях госзакупок с фиксированной ценой, как в программах ГТЛК. Такой подход позволяет получить значительно более качественный транспорт за те же деньги.

«Я бы хотел поблагодарить коллег и отраслевое сообщество за оперативный отклик и поддержку инициативы. Это еще раз подтверждает ее актуальность и готовность рынка к переменам, – резюмирует Дмитрий Гусев. – С учетом всех вводных наша задача сейчас – проработать механизм, который даст максимальный эффект: от обеспечения безопасности пассажиров до стимулирования отечественного производства. Это общая задача, и мы доведем ее до конца».

Этот тезис находит прямое подтверждение в экономических расчетах. Инициатива Дмитрия Гусева, работая в синергии с государственной политикой технологического суверенитета, создает не просто социальный, но и мощный промышленный эффект.

Экономический эффект: импортозамещение как стратегический результат

Логичным следствием инициативы станет рост спроса на отечественные климатические системы, особенно в сегменте малого и среднего класса с низкой оснащенностью (50%) и высокой долей импорта (70%), станет катализатором роста локального производства. Это позволит снизить себестоимость, оптимизировать издержки на логистику и повысить конкурентоспособность российских решений. Ключевым вызовом остается ценовое давление ино-

странных поставщиков на фоне падения курса юаня. В попытках расширить долю присутствия на российском рынке их отпускные цены зачастую ниже порога рентабельности производства аналогичной продукции в России, что искусственно сдерживает локализацию. Однако, как подчеркивают промышленники, поручение Президента России от 26 мая 2025 года об ужесточении контроля за реализацией импортозамещения придает уверенности в необратимости этого процесса. Для окончательного преодоления ценового барьера необходимы два ключевых фактора: стабильный платежеспособный спрос, который обеспечит инициатива Дмитрия Гусева, и точечные меры поддержки.

«Прямой экономический эффект от перераспределения спроса на автобусные кондиционеры в пользу отечественных производителей оценивается в 1,4 млрд рублей в год. Импортозамещение в сегменте позволит создать более 200 новых рабочих мест. Учитывая идентичность технологий производства кондиционеров и их компонентов, независимо от типа транспорта, для которого они предназначены, совокупный экономический эффект окажется значительно выше», – комментирует советник председателя правления «Россоюзхолодпрома» **Георгий Дзитовецкий**.

Динамика импортозамещения автобусных кондиционеров демонстрирует впечатляющий результат: если в 2022 году доля импорта достигала 95%, то сегодня она сократилась почти вдвое и составляет 50%. Такой прогресс стал возможен благодаря всесторонней поддержке государства.

Ключевую роль сыграл системный подход Минпромторга и Фонда развития промышленности (ФРП), реализующих многоуровневую стратегию поддержки отрасли, где каждый элемент усиливает другой. Субсидии и льготные займы ФРП позволили отрасли привлечь инвестиции и приступить к освоению критических технологий, включая локализацию производства ключевых компонентов кондиционера – компрессоров и вентиляторов.

«Минпромторг России ведет системную работу, направленную на развитие собственной автокомпонентной базы. Первое и стратегически важное направление – это

наращивание собственного производства комплектующих и расширение их номенклатуры. Для этого реализуется комплекс мер господдержки, в частности: субсидирование НИОКР, субсидирование затрат на реинжиниринг, льготные займы по программе ФРП «Автокомпоненты», кластерная инвестиционная платформа», — комментируют в Минпромторге России.

Для защиты стратегических инвестиций в условиях жесткого ценового давления со стороны иностранных поставщиков климатики уже **принят ряд мер: с 2025 года кондиционеры для общественного транспорта выделены в отдельную подсубпозицию ТН ВЭД ЕАЭС с повышением ввозной пошлины с 0 до 8%; для регионов разработаны рекомендации по дополнению техзаданий требованиями к условиям работы климатических систем;** профильные ведомства прорабатывают вопрос

включения кондиционеров в базовую комплектацию автобусов, что может оказаться самой действенной мерой, так как снизит финансовую нагрузку на регионы и переведет заказы кондиционеров, как части автобуса, в статус госзакупок.

Редакция отмечает, что оснащение автобусов кондиционерами — это не просто техническое обновление, а стратегическая инвестиция в качество жизни граждан и развитие отечественной промышленности. Комплексный подход, сочетающий законодательную инициативу, меры государственной поддержки и готовность отрасли к импортозамещению, создает эффект синергии и гарантирует достижение поставленных целей.

*По материалам Общественного совета при Минтрансе России
Фото: spravedlivo.ru*



Илья Зотов, заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России, председатель Общероссийского объединения пассажиров:

«Запросы пассажиров ежегодно меняются. Если раньше наличие возможности подзарядки телефонов и систем кондиционирования было роскошью, то сейчас эти сервисные составляющие стоит

отнести к базовым. Качество услуг должно быть на порядок выше, чем есть сейчас. Во многом это связано с требованиями регионов к технике, которую они закупают. Каждое требование к качеству транспорта должно быть обосновано и иметь бюджетное закрепление. Сейчас кондиционеры отнесены к разряду дополнительных опций, оплачиваемых за счет региональных бюджетов. Это совершенно точно неправильный подход.

При этом с точки зрения самих систем кондиционирования должны быть выработаны универсальные решения, которые бы получили понятные цены для производителей техники.

Не должен закупаться пассажирский транспорт без кондиционеров для южных регионов и без печки для регионов Арктики. Сейчас можно взять в пример Краснодарский край, который не закупает транспорт без кондиционеров. В этом регионе проблема наиболее выражена, но шаг за шагом в Краснодаре ситуация изменится. Очевидно, что если провести голосование, то те, кто пользуется транспортом, проголосуют за обязательное наличие систем кондиционирования при покупке транспорта. Должна быть долгосрочная программа, когда 100% транспортных средств станут соответствовать базовым запросам горожан, а это возможно, если ежегодно стандарты качества будут корректироваться. Нужно корректировать бюджет и закупать транспорт, который будет комфортен».

ГЛАВНОЕ ДЕЛОВОЕ СОБЫТИЕ ОТРАСЛИ

С 15 по 20 ноября в Москве пройдет «Транспортная неделя». Мероприятие проводится Министерством транспорта Российской Федерации с 2007 года, а с 2016 года – при поддержке Правительства Российской Федерации.



В рамках «Транспортной недели» с 18 по 20 ноября состоятся XIX Международный форум и выставка «Транспорт России». На три дня Гостиный Двор станет площадкой, где стратегические решения соседствуют со стартапами, студенческие инициативы встречаются с экспертной аналитикой, а серьезные дискуссии о будущем страны задают направления развития отрасли.

В деловую программу «Транспорта России» войдет свыше 30 мероприятий (сессии, конференции, дискуссии, круглые столы и презентации), где выступят более 300 спикеров. На выставке свои разработки продемонстрируют более 100 компаний транспортного сектора.

В 2024 году участниками деловой программы стали более 4500 человек, а онлайн-трансляцию посмотрели свыше 12 тысяч раз. На выставке свои разработки продемонстрировали 122 компании транспортного сектора. Среди посетителей было 14 иностранных делегаций. Центральное место экспозиции занял объединенный стенд приоритетных проектов, демонстрирующий ход реализации важнейших проектов транспортной отрасли. На форуме было подписано 51 соглашение о сотрудничестве и взаимодействии.

Первый день форума «Транспорт России 2025» откроется деловым завтраком Министра транспорта Российской Федерации. Провокационная тема «В аэропорту круче, чем в отеле. Серьезно?» задаст тон обсуждению. Речь пойдет о том, как аэропорты перестают быть просто точкой вылета и становятся современными многофункциональными пространствами, которые объединяют комфорт, бизнес, дизайн и культуру путешествий.

Во второй половине дня пройдет пленарная дискуссия «Дофаминовый транспорт. Всё для пассажира!». Участники обсудят, как сделать пассажирский транспорт доступнее и привлекательнее для всех, а также как обеспечить выполнение целевых показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» в части развития пассажирских перевозок.

Второй день будет посвящен роли транспорта в экономике. Центральным событием станет пленарная дискуссия «Успешный транспорт – успешный бизнес – успешная Россия». Участники обсудят, как удовлетворять растущий спрос на быструю, безопасную и качественную перевозку, а также как обеспечить выполнение

целевых показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» в части развития грузовых и транзитных перевозок. Продолжением станут дискуссии о модернизации железнодорожной сети, перспективах морских перевозок, инновациях в дорожном строительстве и цифровой трансформации, которая уже сегодня меняет лицо отрасли.

В прошлом году главным событием форума «Транспорт России» стала пленарная дискуссия «Эффективная транспортная система. Ключевые элементы», в которой приняли участие Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин и заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин.



Михаил Мишустин

Михаил Мишустин отметил, что, несмотря на непрекращающееся санкционное давление, отрасль продолжает поступательно развиваться: «Президент особо подчеркивал необходимость наращивания возможностей транспортного комплекса. Чтобы он стал более эффективным и современным. Ведь от его четкой, надежной работы во многом зависят качество жизни людей, рост промышленности, туризма, торгового оборота, укрепление всей национальной экономики».

«России нужны инженеры транспорта. Ни один из проектов мы не сможем реализовать без квалифицированных кадров. Крайне важно подготовить достаточное количество специалистов высокого уровня. С твердой базой классических знаний и практическими навыками, в том числе в сфере новейших технологий. Наше молодое поколение талантливо и трудолюбиво. Ему предстоит не только сохранить достигнутые результаты, но и развивать успех под руководством опы-

ных наставников. Надо обеспечить для ребят все условия: новые образовательные центры, хорошо оснащенные лаборатории, комфортные общежития, тренажеры, учебный воздушный флот. Это необходимо для организации качественного процесса обучения», – сказал Михаил Мишустин.



Марат Хуснуллин

Марат Хуснуллин в своем выступлении остановился на важной составляющей транспортной связанности страны – автомобильных дорогах. В прошлом году завершился национальный проект «Безопасные качественные дороги». «За шесть лет было построено и реконструировано более 150 тысяч километров дорог, приведена в нормативное состояние дорожная сеть в 105 крупнейших агломерациях, – сообщил он. – Несмотря на рост автомобилизации, повышение мобильности населения, у нас количество ДТП сократилось на 22%, а число погибших – на 20%. В течение шести лет это тысячи сохраненных жизней».

Третий день форума будет посвящен инновациям. Утро откроют Венчурные игры – интеллектуальное шоу, где стартапы представят передовые решения для транспорта и инфраструктуры. Днем состоится серия форсайт-сессий о цифровой трансформации, безопасности на транспорте, дорожном строительстве, развитии внутренних водных путей и создании высокоскоростных магистралей.

Форум завершится торжественными церемониями награждения, включая вручение Национальной премии «Формула Движения» и Премии Правительства РФ имени В.Н. Образцова.

По материалам 2025.transweek.digital,
mintrans.gov.ru

ПЕРЕДОВАЯ АКАДЕМИЯ

Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Виталий Савельев и Министр транспорта Российской Федерации Андрей Никитин посетили Передовую инженерную школу «Академия ВСМ» Российского университета транспорта и ознакомились с ее ключевыми разработками.



Академия была открыта в декабре 2023 года по итогам отбора федерального проекта Минобрнауки России «Передовые инженерные школы». Здесь ведется подготовка инженерных кадров и специалистов нового поколения, научно-техническое и экспертное сопровождение первой высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург на стадии проектирования и строительства, формирование инновационной базы для развития транспортной отрасли страны.

«Академия ВСМ» Российского университета транспорта – уникальный научный центр подготовки высококвалифицированных специалистов, которые будут востребованы на линиях

ВСМ. Здесь формируется серьезный технологический и кадровый потенциал, который будет задавать тренды в развитии транспортного комплекса страны», – отметил **Виталий Савельев**.

Вице-премьеру и Министру транспорта продемонстрировали цифровую модель участка ВСМ Москва – Санкт-Петербург, созданную студентами и преподавателями в рамках сквозного инженерного проекта. Цифровая модель основных элементов инфраструктуры магистрали (железнодорожный путь, земляное полотно, искусственные сооружения и др.) позволяет произвести оценку выявленных коллизий на стадии проектирования.



«Важно, что реализация научных проектов «Академии ВСМ» осуществляется с привлечением высокотехнологичных партнеров: ОАО «РЖД», «Синара – Транспортные машины», Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. То есть это не только исследования, но и апробация их результатов на практике с реальными заказчиками этих проектов», – подчеркнул **Андрей Никитин**.

В ситуационном центре Виталий Савельев и Андрей Никитин ознакомились с системой мониторинга строительства, которая объединяет в себе данные онлайн-камер, съемок БПЛА, спутниковые снимки и ортофотопланы участков строительства ВСМ. Данные обновляются в реальном времени и показывают ход работ, количество техники и специалистов, использование финансирования и результаты устранения замечаний экспертиз.

Ученые «Академии ВСМ» представили первый в России измерительный комплекс для контроля геометрии пути высокоскоростных магистралей. Специальная тележка, испытанная в реальных условиях, фиксирует малейшие отклонения пути от проекта.



Сегодня в академии обучается 230 студентов по шести образовательным программам. Еще 370 слушателей пройдут обучение по дополнительным профессиональным курсам до конца 2025 года. Первый набор состоялся летом 2024 года – 50 лучших третьекурсников из пяти транспортных вузов России.



Инфраструктура «Академии ВСМ» включает многофункциональный кампус на 34 рабочих места, три специализированных образовательных пространства и две учебные лаборатории. Это позволяет студентам работать в условиях, максимально приближенных к реальной инженерной практике.

Представители академии рассказали о планах на будущее: о расширении площадей и оснащении научно-исследовательских лабораторий, внедрении новых дисциплин и курсов, объединяющих ИТ-технологии и инженерные практики для подготовки высококвалифицированных кадров.

По материалам Минтранса России

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: ИТОГИ РАБОТЫ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА

Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации, в составе которого функционирует 29 комиссий и рабочих групп, осуществляет не только общественный контроль, но и экспертную поддержку по ключевым вопросам. На сегодняшний день в Совет входят 36 членов и более 200 отраслевых экспертов.

В первом полугодии 2025 года проведено два заседания Общественного совета при Минтрансе России и 13 заседаний комиссий и рабочих групп.

В том числе проведено три заседания Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок, включая совместное с Комиссией по вопросам развития цифровой мультимодальной пассажирской мобильности по перспективным направлениям развития отечественных цифровых технологий, обновлению подвижного состава пригородного железнодорожного транспорта, проектам приказов Минтранса России по утверждению формы Единого транспортного документа и Правил туристических перевозок железнодорожным транспортом. Указанные приказы, учитывающие замечания и предложения членов Общественного совета, вышли 11 июня и 2 июля 2025 года и будут использоваться для развития прямых смешанных перевозок и железнодорожного туризма.

Нормотворчество

Общественный совет в первом полугодии 2025 года рассмотрел ряд социально значимых нормативных правовых актов:

- были внесены предложения по изменениям в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, касающиеся штрафов для пользователей средств индивидуальной мобильности (СИМ) – соответствующий Федеральный закон от 31.07.2025 г. № 281-ФЗ вступил в силу 11 августа 2025 года;
- рассмотрен проект Плана деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2025–2030 годы;
- подготовлены замечания и предложения к проекту Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского



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

Основные темы заседаний Общественного совета

Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций (ЭПР) «Безопасные пассажирские перевозки»

Безопасность на транспорте – проблемы и пути решения

Развитие системы междугородних автобусных перевозок в новых регионах России

Ресурсное обеспечение новой Транспортной стратегии и Стратегии развития автомобильной промышленности

Развитие инфраструктуры транспортного комплекса России

О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части урегулирования вопроса, связанного с овербукингом и предоставлением компенсации

Цифровизация транспортного комплекса России

Отраслевое законодательство

Контрольно-надзорная деятельность на транспорте

Тенденции развития беспилотных технологий в транспортном комплексе

- наземного электрического транспорта» в части регулирования осуществления перевозок пассажиров и багажа по запросам;
- подготовлены предложения для включения в Стратегию развития образования в Российской Федерации до 2036 года;
 - подготовлены предложения к Системе терминов и определений международных транспортных коридоров РФ;

- написано заключение на проект ведомственного плана Минтранса России по реализации Концепции открытости федеральных органов исполнительной власти на 2025 год;
- переданы замечания к проектам приказов Минтранса России по утверждению формы Единого транспортного документа и Правил туристических перевозок железнодорожным транспортом;

Организованные отраслевые мероприятия

- ✓ Дискуссионная сессия «Технологии обнаружения и противодействия противоправному использованию БВС»



- ✓ Круглый стол «Подготовка специалистов-железнодорожников с учетом новых тенденций в образовании»



- ✓ Круглый стол по интеграции железнодорожного и городского общественного транспорта



- ✓ Совещание по развитию средств индивидуальной мобильности (СИМ) для муниципальных образований страны



- разработаны рекомендации к проекту Методических рекомендаций по управлению парковочным пространством в городах Российской Федерации;
- в мае в Минтранс России переданы предложения о внесении изменений в проект постановления Правительства РФ «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» (члены Совета постоянно участвуют в работе межведомственной рабочей группы по внесению актуальных изменений в постановление Правительства РФ от 26.09.2016 г. № 969);
- в июне в Минтранс России и Комитет Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры переданы предложения по внесению изменений в проект Федерального закона «О внесении изменений в статью 1 Федерального закона от 06.12.2021 № 401-ФЗ «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные

законодательные акты Российской Федерации»;

- подготовлены предложения по вопросу привлечения ветеранов боевых действий к управлению общественным транспортом;
- внесены предложения по изменениям в СП 2.5.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры» (стадия – обсуждение проекта комиссиями Государственного совета Российской Федерации).

Работа с молодежью

Одно из важных направлений работы Общественного совета – вовлечение молодежи в научно-практическую деятельность транспортной отрасли. Для этого был проведен ряд мероприятий:

- Всероссийский конкурс научно-исследовательских проектов среди студентов вузов «Транспорт будущего» (организаторы – РУТ (МИИТ), Общественный совет);
- конкурс научно-исследовательских проектов «Инновационные технологии беспилотных систем» (организаторы – РТУ МИРЭА, ФАУ «РОСДОРНИИ», Общественный совет и др.);

Взаимодействие с Общественной палатой Российской Федерации

✓ **Круглый стол «Актуальные вопросы обеспечения безопасности пассажиров и пользователей услуг железнодорожного транспорта»**



✓ **Совещание «О повышении качества и доступности такси для семей с детьми»**



✓ **Конкурс «Студенческие инженерные проекты «Инновационные технологии беспилотных систем»**



✓ **Круглый стол на тему «Актуальные вопросы авиапассажирской перевозки семей»**



✓ **Круглый стол «Актуальные вопросы защиты прав авиапассажиров»**



Работа с вузами в первом полугодии 2025 года

Всероссийский конкурс научно-исследовательских проектов среди студентов вузов «Транспорт будущего» (РУТ (МИИТ))



Цикл открытых лекций «Создание самой эффективной в мире транспортной системы» (МАДИ)



Конкурс научно-исследовательских проектов «Инновационные технологии беспилотных систем» (РТУ МИРЭА)



РОССИЙСКИЕ СТУДЕНЧЕСКИЕ ОТРЯДЫ



Проект «ТРАНСПОРТ ПРАКТИКУМ» (МАДИ)



Викторина на знание ПТЭ железных дорог



- круглый стол «Молодежные исследовательские проекты «Инновационные технологии беспилотных систем» (организаторы – Общественная палата Российской Федерации, Общественный совет).

При участии членов Комиссии по вопросам проведения молодежной политики и развития отраслевого образования в сфере транспорта для внедрения антикоррупционного просвещения слушателей в учебных центрах профессиональных квалификаций ОАО «РЖД» в 2025 году был разработан проект, который выиграл полуфинал инновационного конкурса «Новое звено».

В Екатеринбурге состоялся Всероссийский конкурс-викторина на знание правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации среди студентов железнодорожных специальностей, который был организован при участии Комиссии по вопросам развития грузовых перевозок. Удалось сформировать команду профессионалов, способных решать вопросы, связанные с организацией конкурсов профессионального мастерства, которые помогают передавать неоценимый опыт старших поколений новым, сохранять и приумножать профессиональные традиции.

Продолжается сотрудничество с Общероссийским общественно-государственным движением детей и молодежи «Движение Первых»: постоянно проводится работа по информированию детей и молодежи о мерах и правилах безопасности на транспорте.

Кроме того, члены Общественного совета регулярно готовят со студентами доклады для участия в конференциях различного уровня.

Иная деятельность

Члены Общественного совета участвуют в оргкомитетах по проведению всероссийских конкурсов профессионального мастерства Минтранса России – «Лучший водитель автобуса» (Нижний Новгород, июнь 2025 г.) и «Лучший водитель трамвая» (Волгоград, сентябрь 2025 г.).

Деятельность Общественного совета освещают журналы «Российские автобусные линии» и «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте» (в первом полугодии 2025 года вышло по два номера каждого журнала), а также отраслевые страницы в социальных сетях.

НА ПУТИ К ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ ЛИДЕРСТВУ

19 августа в МВЦ «Крокус Экспо» в рамках деловой программы Международного автобусного салона AutoBusExpo и выставки коммерческого транспорта ComAutoTrans состоялось открытое совместное заседание комиссий Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации по вопросам развития пассажирских перевозок, транспортной инфраструктуры, транспортной безопасности и безопасности на транспорте.

В начале заседания генеральный директор ООО «Сигма Экспо Групп» **Сергей Александров** и директор департамента бизнес-мероприятий ООО «Сигма Экспо Групп» **Марина Бадулина** от лица организаторов выставок поприветствовали собравшихся и вручили цветы и памятные подарки председателю Общественного совета при Минтрансе России, первому заместителю генерального директора Фонда «Центр стратегических разработок» **Татьяне Горовой** и первому заместителю председателя Совета, президенту Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны» **Борису Лорану**.

Заседание открыла Татьяна Горовая, которая поблагодарила Ассоциацию «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны», в нынешнем году отмечающую 20-летие, и лично президента ассоциации Бориса Лорана за вклад в деятельность Общественного совета и развитие отрасли в целом.

Она рассказала о работе Общественного совета при Минтрансе России в первом полугодии 2025 года: «Главными направлениями стали первоочередные вопросы развития пассажирских перевозок, перевозок семей с детьми, а также активная вовлеченность молодежи в деятельность отрасли. Надеюсь, что следующее полугодие пройдет так же продуктивно».

«Мы считаем, что кабинетная работа и закрытые заседания тет-а-тет с различными ведомствами достаточно эффективны, но мы должны также в рамках конференции, как, например, сегодня, общаться с бизнесом о текущих проблемах и помогать нашим регуляторам решать их на законодательном уровне», – добавила Татьяна Горовая.

Борис Лоран выступил с докладом на тему «Подведение итогов 20-летней работы Ассоциации «Единая Транспортная Система



Татьяна Горовая



Борис Лоран



«Автобусные Линии Страны» и планы на период до 2030 года». «Наша ассоциация работает над созданием благоприятных условий для развития пассажирского автомобильного транспорта, содействует повышению качества и доступности услуг, защите законных прав перевозчиков, а также обеспечению безопасных условий работы отрасли», – сказал он.

Борис Лоран отметил продуктивную работу ассоциации с другими видами пассажирского транспорта в сфере мультимодальных перевозок, участие в мониторинге реализации национальных проектов в сфере транспорта, а также в восстановлении общественного транспорта в ДНР, ЛНР, Херсонской и Запорожской областях: «Я считаю, наша святая обязанность – вопрос восстановления общественного транспорта на исторически наших, родных землях». О развитии системы междугородних автобусных перевозок в новых регионах России он рассказал на заседании в отдельном выступлении.

По его словам, в 2022 году для Ассоциации «ЕТС «АЛС» начался новый, ключевой этап в отраслевой деятельности: ее сотрудники и члены стали активно работать в составе Общественного совета при Минтрансе России в комиссиях по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте, развития

пассажирских перевозок, развития транспортной инфраструктуры, цифровой мультимодальной пассажирской мобильности, молодежной политики и отраслевого образования. «У нас есть четкая уверенность, и практика это показала, что прямой диалог отрасли и власти – это единственно возможный вариант эффективного взаимодействия, действительно дающий результат», – подчеркнул Борис Лоран.



Александр Кисько

Председатель Комиссии по вопросам развития пассажирских перевозок Общественного совета при Минтрансе России, президент Ассоциации «Желдорразвитие» **Александр Кисько** озвучил обращение Координационного совета



Вячеслав Керов

объединений работодателей и профсоюзов автотранспорта Уральского федерального округа к Татьяне Горовой о ситуации с нелегальными автобусными перевозками в регионе.

«По отдельным направлениям объем рынка нелегальных перевозок равен, а в некоторых районах, например в Магнитогорске, уже превышает объем легальных. С такой же пропорциональностью у перевозчиков, которые работают в соответствии с законом, сокращается пассажиропоток, уменьшается число проданных билетов и объем выручки на автовокзалах. Сегодня правомерно говорить о полноценной, параллельно существующей нелегальной транспортной инфраструктуре со своими водителями, диспетчерами, самоорганизованными местами

продажи билетов и отправления пассажиров», – говорилось в обращении.

Данный вопрос, как сообщила Татьяна Горовая, будет обязательно включен в план работы Общественного совета при Минтрансе России на 2025–2026 годы.

Руководитель аппарата Общественного совета при Минтрансе России, член Общественного совета при Минтрансе России **Вячеслав Керов** подробно осветил тему повышения комфорта и безопасности в общественном транспорте через стандартизацию требований к климатическому оборудованию: «Из года в год мы получаем жалобы от пассажиров на некомфортные условия проезда в автобусах: летом слишком жарко и душно, зимой – холодно. Мы говорим, безусловно, не о Мосгортрансе. Только за последние два года в федеральных и региональных СМИ вышло более 60 публикаций на эту тему. Жалобы зафиксированы в 44 городах из 36 регионов».

«Причины сложившейся ситуации заключаются в том, что кондиционеры – это опция. Они не входят в перечень оборудования базовой комплектации городских автобусов. В тендерной документации на закупку подвижного состава с кондиционером часто не указывают каких-либо требований к параметрам микроклимата, которые кондиционер должен обеспе-





Татьяна Редько

чивать. Выбор кондиционера остается на откуп автопроизводителям. А в отсутствие требований к параметрам микроклимата в автобусах и электробусах в СП 2.5.3650-20 и ТЗ отдельные автопроизводители отдают предпочтение самой дешевой продукции, невзирая на качество и отсутствие сервиса», — объяснил он.

Решить обозначенную проблему в Общественном совете при Минтрансе России предлагают, поддержав инициативу депутатов Государственной Думы во главе с первым заместителем председателя Комитета по контролю Дмитрием Гусевым по обязательному оснащению автобусов, рассчитанных на 22 и более пассажиров, системами кондиционирования и обогрева. Также необходимо включить кондиционер в документ «Минимальные требования к подвижному составу городского пассажирского транспорта и стоимости базовых комплектаций». Это позволит снизить финансовую нагрузку на регионы при закупке нового подвижного состава с использованием мер господдержки и исключит закупку продукции иностранного производства.

По следующему вопросу повестки заседания, который был посвящен ресурсному обеспечению новой Транспортной стратегии и Стратегии развития автомобильной промышленности, выступила председатель Комиссии по вопросам развития транспортной инфраструктуры Общественного совета при Минтрансе России, заместитель генерального директора по работе с органами власти и корпоративным связям МАЗ «Москвич» **Татьяна Редько**. «Машиностроение в современной России является ключевой отраслью. В автомобиле порядка 2000 наименова-



Валерий Машков

ний различных деталей. И для того, чтобы обеспечить локализацию автомобиля, потребуется не менее 2000 новых предприятий. Очевидно, что перезагрузка даже одного автомобильного завода подтянет за собой огромную автокомпонентную отрасль. Поэтому для нашей страны, конечно, принципиально, чтобы автомобильные заводы заработали на полную мощность», — сказала она.

Татьяна Редько напомнила, что одна из целей Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года — переход от традиционного топлива к новым видам энергоресурсов: «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года, разработанная Минпромторгом России, также предусматривает постепенный переход от автомобилей с двигателями внутреннего сгорания к электромобилям. Тщательно анализируя эти документы, мы видим, что существует определенная разобщенность подходов. И поэтому чрезвычайно важная роль Общественного совета при Минтрансе России — гармонизация подходов и недопущение, скажем так, разнонаправленных действий двух ведомств».

Выступление генерального директора ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) **Валерия Машкова** было посвящено синхронизации целей и задач развития автомобильной промышленности с программными стратегическими документами, направленными на развитие автотранспорта. «Цели и общественно значимые результаты развития основных сегментов российской автомобильной промышленности должны



Алексей Зотов

быть направлены на обеспечение технологического лидерства», – подчеркнул он.

«Для основных сегментов автотранспортных средств при формировании мер государственной поддержки, предоставляемых российским предприятиям автомобильной промышленности, необходимо учитывать их соответствие целям и общественно значимым результатам. Должны быть определены условия допуска к мерам поддержки, в том числе высокий фактический уровень локализации продукции и потребительских свойств автомобилей. Для оценки потребительских свойств автомобилей должны быть сформированы системы эксплуатационных испытаний на базе транспортных предприятий. Наш НИИ имеет необходимые компетенции, чтобы стать научным методическим центром этой системы», – заявил Валерий Машков.

Эксперт Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, генеральный директор ООО «Группа Мовиста» **Алексей Зотов** рассказал о деятельности своей компании и использовании ИТ-решений. «Внедрение цифровых решений, во-первых, позволяет сделать сервисы удобными и комфортными для пассажиров. Во-вторых, это помогает субъектам контролировать перевозчиков и быстро реагировать на изменения маршрутной сети и расписания. В-третьих, это полезно и для перевозчика, который получает возможность следить за выполнением транспортной работы и управлять своими расходами», – отметил он.

«Еще мы очень много делаем для того, чтобы облегчить оплату пассажирам, – сказал



Элина Сторожева

Алексей Зотов. – Один из наших новых продуктов – система оплаты по геопозиции. Проезд можно оплатить через мобильное приложение, зайдя в транспортное средство и отметив, в какой именно автобус, трамвай или троллейбус вы сели. Когда вы выходите из транспортного средства, вам прилетает сообщение о том, сколько вы проехали остановок и сколько рублей, согласно тарифу, было списано с привязанной банковской карты».

Тему цифровизации транспортного комплекса России продолжил руководитель рабочей группы по развитию облачной инфраструктуры и автоматизированных сервисов в транспортной сфере Общественного совета при Минтрансе России, технологический евангелист VK Cloud **Станислав Погоржельский**. Он рассказал о внедрении облачных решений в ИТ-инфраструктуру АвтоВАЗа: «Проект был достаточно сложным. Мы прекрасно понимаем проблематику в целом и что нужно заказчику. Ему нужно, естественно, российское оборудование, российское программное обеспечение. Оно должно быть аттестовано, сертифицировано и соответствовать всем имеющимся требованиям. Нам удалось все это реализовать».

Руководитель рабочей группы по разработке проектов нормативных правовых актов в области обеспечения санитарно-гигиенической безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, советник директора ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт гигиены транспорта» Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (ВНИИЖГ) **Элина Сторожева** сооб-

шила об итогах прохождения проектом изменений в СП 2.5.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры» необходимых процедур: «Этот проект разработан во исполнение решений Госсовета от 17 августа 2023 года и направлен на систематизацию уже действующих норм, а не на создание новых параметров. Он является важным шагом к прозрачности и предсказуемости регулирования в сфере эксплуатации автомобильного транспорта и связанной с ним инфраструктуры».

«Мы столкнулись с категорическим его неприятием со стороны бизнеса, — сказала она. — И это обстоятельство вызывает у нас такие вопросы. Если требования уже существуют, почему кодификация вызывает такой резкий протест у бизнеса? И если бизнес декларирует социальную ответственность, почему им полностью игнорируется норма безопасности?»

«Кроме того, мы столкнулись с категорическим игнорированием профилактических

мероприятий, также установленных обязательными требованиями 2021 года, — продолжила Элина Сторожева. — И это игнорирование как раз и представляет собой угрозу массового распространения заболеваний, передающихся воздушно-капельным и контактным бытовым путями. Выводы: либо бизнес не знаком с текущими нормами и нормативами, что само по себе вызывает тревогу, поскольку это обязательные нормативы; либо бизнесу удобнее игнорировать требования, чем адаптироваться. Корень проблемы заключается в следующем: в тех регионах, где транспортное планирование ведется фрагментарно, бизнес привыкает работать в ручном режиме, а не по правилам».

В завершение заседания состоялось торжественное вручение наград Общественного совета при Минтрансе России за успешное взаимодействие, плодотворное сотрудничество и поддержку работы Общественного совета в 2022–2025 годах.

*Александр Никитушин
Фото: Владимир Дехтеринский*



МОСТ МЕЖДУ МИНИСТЕРСТВОМ И ОТРАСЛЬЮ

10 сентября председатель Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации Татьяна Горовая вручила награды Совета «За успешное взаимодействие, плодотворное сотрудничество и поддержку работы Общественного совета в 2022–2025 годах» работникам Минтранса России и подведомственных организаций.



В своем приветственном слове **Татьяна Горовая** поблагодарила всех присутствовавших за продуктивную совместную работу по решению проблемных вопросов транспортной отрасли: «Текущий созыв Общественного совета завершает свою работу. Сейчас проходил конкурс, идет обсуждение нового состава. И мы хотели поблагодарить вас за то, как вы принимали участие в нашей деятельности, что были отзывчивы, ставили нам задачи и выступали в качестве экспертов».

Она напомнила, что в прошлом году Общественный совет при Минтрансе России вошел в пятерку лидеров рейтинга Общественной

палаты Российской Федерации, в котором представлено 49 общественных советов при федеральных органах исполнительной власти. «Это наша общая заслуга, потому что без вас мы бы просто сами в своем узком кругу что-то обсуждали, направляли вам наши предложения и не получали бы никакого отклика. А вместе мы очень плотно и продуктивно поработали, в том числе и с другими общественными советами, и с Росавиацией, и с Ространснадзором, и с Росжелдором», – сказала Татьяна Горовая.

Первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран** также поблагодарил Минтранс и подве-



Татьяна Горовая и заместитель руководителя Росавиации Наталья Андрианова

домственные ему федеральные службы и агентства за совместную работу: «По каждому важному направлению были созданы рабочие группы, в которые вошли лучшие эксперты, и многие из вас к этому имеют прямое отношение».

«Самое главное, нам удалось выстроить крайне прогрессивный и позитивный диалог отрасли и власти, — подчеркнул он. — За последние три года Общественный совет стал связующим звеном, мостом между министерством и отраслью».

Руководитель аппарата Общественного совета при Минтрансе России **Вячеслав Керов** отметил продуктивное взаимодействие Совета с Ространснадзором, ФГУП «УВО Минтранса России», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», РУТ (МИИТ), ОАО «РЖД». «При поддержке Общественного совета мы издаем журналы «Российские автобусные линии» и «Транспортная безопасность и Безопасность на транспорте», — напомнил он. — В них подробно освещается деятельность Совета, рассказывается о тесном взаимодействии с Минтрансом и принимаемых решениях, публикуются статьи наших партнеров, чтобы все транспортное сообщество видело, как мы работаем и какие даем результаты».

«Спасибо вам огромное за вашу экспертизу, вашу отзывчивость, — сказала, в свою очередь, заместитель директора Департамента стратегического развития Министерства транспорта Российской Федерации **Эльза Жебрик**. — Наш коллектив от души желает Общественному совету дальнейшего процветания, чтобы ваши энтузиазм, заряженность, сила только приумножались. Трехлетний период, я считаю, действительно был громким для Общественного совета. Желаю, чтобы работа следующего созыва была еще громче и ярче».



Татьяна Горовая и заместитель руководителя Ространснадзора Кирилл Михальченко

«До 2022 года структура и функции Общественного совета мне были не очень понятны, — признался эксперт Комиссии по вопросам транспортной безопасности и безопасности на транспорте Общественного совета при Минтрансе России, руководитель Отраслевого центра компетенций по импортозамещению программного обеспечения транспортной отрасли ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» **Сергей Половников**. — Последние три года, после того, как я был приглашен в Совет в качестве эксперта, не перестаю удивляться, каким образом удается так точно отбирать те самые ключевые, злободневные темы для обсуждения на заседаниях Совета. Ведется работа со всеми департаментами Минтранса, создано много рабочих групп. Это и вопросы автобусных перевозок, пассажиров, безопасности, развития инфраструктуры, беспилотного транспорта и т. д.».

«Мы, представители транспортной общественности, тем более являясь органом общественного контроля при Минтрансе России, все должны помнить только одно: мы работаем не на министерство, не на какой-то федеральный орган исполнительной власти, а на отрасль, на перевозчика (автомобильного, железнодорожного — не важно) ради эффективного функционирования всей транспортной системы России, — сказал член Общественного совета при Минтрансе России **Норайр Блудян**. — И наша главная задача — обеспечить современную, безопасную и с точки зрения экономики и прочих составляющих нормальную работу того человека, который перевозит пассажира или груз».

Александр Никитушин
Фото: Александр Корнеев



Татьяна Горовая и заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Николай Федосеев



Татьяна Горовая и генеральный директор ФГУП «УВО Минтранса России» Алексей Ковыршин



Татьяна Горовая и зам. директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Николай Чередниченко



Ректор Российского университета транспорта (МИИТ) Александр Климов и Татьяна Горовая



Татьяна Горовая и Эльза Жебрик



Татьяна Горовая и Сергей Половников



Татьяна Горовая и заместитель директора Департамента транспортной безопасности Минтранса России Алексей Кабанов



Татьяна Горовая и начальник аналитического отдела Департамента транспортной безопасности Минтранса России Артем Баранов



Татьяна Горовая и начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Ространснадзора Ярослав Асташов



Татьяна Горовая и начальник отдела пресс-службы и информации Департамента управления делами Минтранса России Александр Волков



Татьяна Горовая и член рабочей группы по противодействию БВС Общественного совета при Минтрансе России Сергей Матвеев



СТАНДАРТ ОБЩЕСТВЕННОГО КАПИТАЛА: ПЕРСПЕКТИВЫ И ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ГОСУДАРСТВА, ОБЩЕСТВА И БИЗНЕСА

В сентябре автомобильный завод «Москвич» стал амбассадором Стандарта общественного капитала бизнеса, подписав договор о сотрудничестве с АНО «Общественный капитал». Почему Стандарт общественного капитала настолько важен в настоящее время, рассказывает заместитель генерального директора по взаимодействию с государственными органами и корпоративным связям МАЗ «Москвич», председатель Комиссии по вопросам развития транспортной инфраструктуры Общественного совета при Минтрансе России Татьяна Редько.



Что такое общественный капитал?

Общественный капитал – это социально ответственное поведение бизнеса, направленное на обеспечение долгосрочного общественного благосостояния и социально-экономического развития нашей страны с учетом национальных целей развития Российской Федерации. Несмотря на новое название, общественный капитал как явление не является новым в мировой практике

и имеет глубокие исторические корни, связанные с необходимостью вклада бизнес-компаний в экономический рост страны.

Как известно, в рамках этапа глобализации управление компаниями было построено на основе доктрины Милтона Фридмана. Доктрина состояла в том, что социальная ответственность бизнеса заключается только в увеличении его прибыли, и компания не несет социальной ответственности перед обществом, а только перед акционерами. Однако после череды финансовых кризисов подход к системе управления корпорациями изменился. Сейчас современная школа мысли базируется на таких максимах, как прогрессивный капитализм, капитализм стейкхолдеров, заинтересованные стороны, осознанное управление, экологичные действия, забота об окружающей среде и равенство возможностей. Это все предполагает социальную ответственность бизнеса, когда менеджмент действует не только на благо акционеров, но и клиентов, и поставщиков, и сотрудников, и общества в целом, чутко реагируя на его потребности и изменения.

Россия не находится в стороне от этих изменений, как и автомобильный завод «Москвич». Важно отметить, что завод «Москвич» рассматривает проекты, связанные с обеспечением рав-

ных возможностей – перспективные и приоритетные, свидетельствующие о социально значимой направленности бизнеса.

Как вы считаете, Стандарт общественного капитала является частью исторической традиции нашей страны? Например, в Российской империи был аналог общественного капитала?

Единого, законодательного требования в сфере обеспечения благоприятных условий жизни и труда для сотрудников российских фабрик и заводов в начале XX века не было. Это отчасти и стало катализатором массовых протестов на фоне усугубляющегося экономического кризиса, что привело к страшным событиям 1905 года. В тот период времени каждый собственник фабрики определял свою политику в сфере материально-бытового обеспечения исходя из своих взглядов и собственной системы моральных ценностей. Некоторые строили школы, жилье, страховали жизни рабочих, занимались благотворительностью, а другие, наоборот, штрафовали за минимальную провинность при рабочем дне продолжительностью 15 часов и содержали рабочие места в жутких условиях.

Поэтому единый стандарт общественного капитала является важной социальной и политической мерой для создания единых требований к действиям российских компаний?

Недавно МАЗ «Москвич» стал амбассадором Стандарта общественного капитала бизнеса, что подтверждает его приверженность корпоративной социальной ответственности. Какие конкретные инициативы или практики компании могут служить успешным примером для других организаций, которые еще не вовлечены или недостаточно активно участвуют в вопросах общественного капитала?

Важная инициатива – социальная, запуск автомобиля на ручном управлении. Команда «Москвича» решила внести свой вклад в адаптацию ветеранов СВО и комфортному возвращению к мирной жизни. Автомобили с ручным управлением обеспечивают людям с ограниченными физическими возможностями независимость, мобильность и социальную интеграцию.

Следуя стратегии последовательной индустриализации и локализации наших моделей и новых

версий, команда завода «Москвич» приняла решение запустить версию модели «Москвич 3» с ручным управлением на основном конвейере завода. Такой подход отличается от сложившейся в автопроме практики, когда специальные ограниченные серии и версии моделей обычно выводятся в отдельные цеха за пределы основного конвейера. Система РУ устанавливается на заводе «Москвич» промышленным способом на конвейере: обеспечена полная интеграция установки в технологический процесс конвейерной сборки автомобиля.

В современном обществе доступность транспорта является одним из главных факторов, определяющих качество жизни. Движение – это форма жизни, основа процесса развития, способствующей работе мысли. Поэтому мы надеемся, что автомобили на ручном управлении выполнят свою важную миссию.

Второе направление – это экологичность, чистая среда и инновационность. Поэтому «Москвич» является лидером электромобильности, создавая не только новые продукты, но и новые институциональные решения, способствуя локализации и кооперации между российскими компаниями.

С учетом значимости направления общественного капитала в современных условиях и учитывая негативный опыт прошлого и тех событий, которые наступают при его отсутствии, необходимо и далее широко внедрять методику оценки компаний с точки зрения общественного капитала, поощрять компании, которые соответствуют стандартам за счет дополнительных мер господдержки.

Почему вы лично стали амбассадором Стандарта общественного капитала?

С учетом моей личной истории и того, что все представители моей семьи и фамилии с давних времен Российской империи работают в государственно-образующих сферах (военные инженеры, горные инженеры, транспортные инженеры) и всегда вносили вклад в создание новых производств и индустриальных решений, формирование новых коллективов и создание для них лучших условий, для меня лично также является принципиальным продолжить путь моей семьи и оказать поддержку этой своевременной инициативе.

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

✉ apparat@osmintrans.ru



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

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



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



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

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

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

Связываем города



11

низкопольных
трамваев
модели «Львёнок»

8

минут
интервал
движения

14

остановок в пути
10 в Екатеринбурге
4 в Верхней Пышме

25

минут
время
в пути

6

миллионов
пассажиров
перевезено за 3 года

1

современное
цифровое депо
открыто

9

километров
расстояние между
конечными остановками

РЕКЛАМА

Готовимся к тестированию беспилотного трамвая!



ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ ВЫХОДИТ НА МАРШРУТ

Недавно «Группа Мовиста» провела опрос о том, как россияне относятся к идее беспилотного общественного транспорта. Результат обнадеживает: большинство респондентов заинтересовано таким транспортом, готово его протестировать или даже регулярно им пользоваться. Многие пассажиры уверены: технологии – это шаг вперед. О будущем транспортных инноваций и том, что реализуется уже сейчас, мы поговорили с генеральным директором компании «Группа Мовиста» Алексеем Зотовым.



Какие цифровые решения в транспорте уже показали измеримый эффект (по времени в пути, удобству пассажиров, безопасности, экономии ресурсов)?

Я бы назвал ИТ-платформы и беспилотные технологии. Платформа управляет всем: движением, безопасностью, оплатой, расписанием, техническим состоянием подвижного состава и путей. Она дает городу полную прозрачность – от мест скопления пассажиров до точек с наибольшим количеством безбилетников. А пассажиру – удобные способы оплаты, в том числе по геопозиции, и информацию о транспорте в режиме реального времени.

Что касается беспилотных технологий, они уже доказали, что могут повышать безопасность и экономить ресурсы. Например, в столице первый беспилотный трамвай «Львенок-Москва» выехал на линию в мае

2024 года. Он прошел более 6 тысяч километров без аварий, умеет разгоняться до 60 км/ч, а также плавно останавливаться на остановках и перед препятствиями. Это прямой выигрыш и для пассажиров, и для бюджета: меньше аварий, меньше сбоев, выше точность расписания.

Какие технологии сейчас обсуждаются и планируется внедрять в ближайшие 3–5 лет?

В фокусе – беспилотные трамваи и интеграция систем городского транспорта в единую цифровую экосистему.

Так, в июле 2025 года на «Иннопроме» мы подписали соглашение об использовании беспилотного трамвая в Екатеринбурге. Сейчас вместе с администрацией Свердловской области мы прорабатываем детали проекта. Планируется, что в эксперименте примет участие проект «Верхнепышминского трамвая», который включает цифровое депо с автоматизированной системой управления линией и современными низкопольными трамваями. Именно на территории этого депо мы предполагаем провести первый этап тестирования беспилотного трамвая перед полноценным запуском на маршруте от Екатеринбурга до его города-спутника Верхней Пышмы.

Параллельно идет развитие функционала цифровых платформ. Уже сегодня они умеют

прогнозировать загруженность транспорта на основе исторических данных и данных в реальном времени. Алгоритмы анализируют, сколько людей садится и выходит на каждой остановке, как меняется пассажиропоток в зависимости от времени суток, погоды или событий в городе.

В перспективе цифровая платформа сможет координировать движение всего городского транспорта, включая беспилотные трамваи, автобусы и даже спецтранспорт. При ЧП или перекрытии улиц система автоматически перестраивает маршруты, информирует пассажиров в приложениях и на табло, перенаправляет потоки, чтобы минимизировать задержки.

Как, по вашему мнению, будет выглядеть транспортная инфраструктура России через 10 лет при условии активного внедрения «умных» технологий?

Давайте возьмем позитивные прогнозы. Если смотреть вперед на 10 лет, мы увидим транспорт, который будет работать как единая цифровая система. Пассажир откроет приложение, а оно спланирует весь маршрут – от двери дома до конкретного места в городе – с точностью до минуты.

Беспилотных решений станет значительно больше. Сегодня мы говорим о тестовых маршрутах, как в Москве, Петербурге или на линии Екатеринбург – Верхняя Пышма, а через 10 лет беспилотный трамвай или автобус станет привычным элементом городской среды, по крайней мере в мегаполисах. Отношение людей

тоже изменится: недоверие уйдет, как это было когда-то с лифтами или эскалаторами, – сначала рядом будет оператор, потом и его присутствие перестанет быть нужным.

Автоматизация возьмет на себя все, что связано с безопасностью, соблюдением графиков, диагностикой техники. «Умные» светофоры будут подстраиваться под движение трамваев, системы мониторинга – предотвращать поломки еще до их появления, а платформы – перераспределять транспортные потоки так, чтобы в час пик не приходилось стоять в набитом вагоне. И самое главное – это будут российские технологии, полностью адаптированные к нашим условиям и климату.

И что нужно сделать уже сейчас, чтобы этого достичь?

Три вещи. Первое – развивать инфраструктуру: обособленные пути, цифровые депо, современный подвижной состав. Второе – расширять правовые режимы для тестирования беспилотников в регионах, как это сделано в Москве, Петербурге и теперь на Урале. Третье – работать с восприятием людей.

Наш опрос показал: 50% россиян идею поддерживают, 23% готовы ездить на беспилотниках регулярно, еще 27% хотят попробовать. Основные ожидания – безопасность, пунктуальность, экономичность. Все это беспилотные трамваи уже демонстрируют на практике, осталось выпустить их с испытательных площадок.

Фото: «Группа Мовиста»





AUTOBUSEXPO

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОБУСНЫЙ САЛОН

18–21 августа 2026 г.

Крокус Экспо, Москва



autobus-expo.ru



РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

Городские автобусы

Туристические автобусы

Микроавтобусы

Запчасти и комплектующие

Оборудование для обслуживания и ремонта

Электротранспорт

Организатор



При поддержке



РЕКЛАМА

AUTOBUSEXPO: НОВИНКИ, ТРЕНДЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

С 19 по 22 августа в МВЦ «Крокус Экспо» прошла премьерная и единственная B2B-выставка в России в сфере пассажирского транспорта – Международный автобусный салон AutoBusExpo со статичной экспозицией в павильоне и динамичным тест-драйвом LCV на уличной площадке. На выставке были представлены новые технологии в области пассажирского транспорта, актуальные тренды и новинки производителей.

В этом году выставку посетили **4697 профессионалов**, среди которых были представители многих крупных компаний: «Мострансавто», «ПРОМТЕХ-Дубна», Pro Bus, «Калининград-ГорТранс», ГУП «Пассажиравтотранс», «Ростовская транспортная компания», «Метроэлектротранс» и др.

«Выставка очень важна с позиции прямого контакта с потребителями, это очень продуктивные и эффективные деловые отношения», – отметил заместитель генерального директора, директор по маркетингу АО «МАЗ» **Владимир Янушко**.

В экспозиции были представлены не только классические дизельные модели городских и туристических автобусов, но и инновационные гибридные решения. Среди ключевых участников этого года можно было встретить Sollers, МАЗ, Минский завод колесных тягачей, «ПарадАвто-М», «Транспортный центр», «РусБизнесАвто», Bus Motors и др.

«Все достаточно масштабно и интересно. Мы продвигаем, продаем свои продукты, такие мероприятия в этом помогают», – подчеркнул менеджер по связям с общественностью Sollers **Петр Грибачев**.

Точкой профессионального притяжения специалистов стала деловая площадка **Trucks&Bus Forum**. Четыре дня открытого диалога были посвящены актуальным вопросам рынка коммерческого и пассажирского транспорта, а также ключевым событиям



отрасли. Так, в ходе деловой программы этого года **Ассоциация «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»** отметила 20-летие своей работы на открытом заседании Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации.

Яркой особенностью выставки AutoBusExpo в августе 2025 года стал динамичный тест-драйв легких коммерческих автомобилей, не имеющий аналогов на других отраслевых мероприятиях. По статистике, за четыре дня было проведено **786 уникальных заездов на 13 моделях** представленной техники, в том числе LCV.

Следующий Международный автобусный салон AutoBusExpo пройдет в рамках АвтоКластера отраслевых выставок 18–21 августа 2026 года вместе с выставками «ИнтерАвтоМеханика» и ComAutoTrans.

Пресс-служба Sigma Expo Group

ВЕРНУТЬ ПРЕСТИЖ И ПЕРСПЕКТИВУ ПРОФЕССИИ ВОДИТЕЛЯ

Водители нужны всем и каждый день, эту профессию принято относить к числу самых востребованных. Но откуда тогда дефицит кадров в 500 тысяч человек? О кадровой проблеме и перспективах профессионального сообщества рассказывает президент Общероссийской общественной организации «Водители России» Олег Торош.



Пока мы беспокоимся о том, что роботы и беспилотники заберут рабочие места, хороших кадров не хватает во многих сферах экономики. Неужели такой популярной отрасли, как грузовые перевозки, тоже знаком кадровый голод?

Нехватка кадров есть, и дело не в уровне доходов. Заработная плата в регионах достигает до 150, в особых категориях – до 400 тысяч рублей. Но молодежь не приходит, а отрасль движется к пенсионному возрасту: средний возраст водителей грузовиков уже близок к 55.

Причина – низкий престиж профессии. Мы давно не ведем кадровой политики в этом вопросе. Минтранс концентрируется на других видах

транспорта: железнодорожном, воздушном, водном и трубопроводном. При этом, например, в сегменте такси динамика огромна. Это мощное сообщество, оснащенное цифровыми платформами и агрегаторами.

Престиж профессии – работа долгая. Сравните объявления о приеме на работу в ИТ-компанию и транспортную. Подробно расписан уровень зарплаты, соцпакет, официальное трудоустройство и даже комфортабельное рабочее место. А в транспортной компании – уровень двухтысячных годов в плане отношения к кадрам, социальных гарантий и сервисов. Ни мотивационных инструментов, ни стимулов, ни корпоративной культуры, которая вдохновила бы молодежь.

Опыт современного бизнеса не научил компании новому отношению?

У Газпрома нет таких проблем. Зарплата водителей – не рекордная. Но зато – абонемент в спорткомплекс, ДМС, детские сады, компенсация образования, жилья, оплаты ЖКХ... Люди идут, прежде всего, в известную корпорацию, которая больше 20 лет работала над имиджем надежного работодателя. Только единичные транспортные компании демонстрируют такое отношение к кадрам.

Можете оценить масштаб проблемы в цифрах?

Министерство просвещения дает прогноз снижения числа выпускников колледжей с 3,8 до 2,5 миллиона человек уже через три года. Стране нужно правильно отнестись к распреде-

лению человеческого капитала. Сегодня на одних только крупнотоннажных перевозках работает более 4 миллионов человек.

От водителей зависит энергетическая и продовольственная безопасность России, это кровеносная система страны. Без них не привезут ваш заказ с маркетплейса. Доставленный поездом товар не преодолеет «последнюю милю» на грузовике. Встанут аэропорты: до самолета вас везет водитель автобуса, самолет тянет автотягач...

А если бензовозы не доставят топливо в город? Дело не только в автозаправках. Встанут производство, коммунальная техника, отопление, водоснабжение. Не привезешь сахар – останешься без хлеба. Запас топлива в городах – как правило, на несколько дней. Поэтому остановка перевозок – это коллапс! Что мы, к сожалению, видели на примере ситуации с Крымским мостом в 2022 году.

Отношения между странами также завязаны на автомобильные грузоперевозки. И, конечно, специальная военная операция невозможна без огромного отряда водителей – это доставка топлива, грузов, гуманитарной помощи.

Может ли само профессиональное сообщество решать задачи такого масштаба?

Грузовой автотранспорт – интересный сегмент рынка. Логично, чтобы темой занималось Министерство транспорта, но соответствующего департамента в нем нет. С другой стороны, это индустрия с миллионами рабочих мест. При этом крупные транспортные компании составляют около 20-25% всего рынка, 75-80% – за многочисленными ИП, самозанятыми, а чаще и за частными перевозчиками. Такая отрасль комплексных подходов и прогрессивных методов управления.

Организация «Водители России» создана для внедрения этих подходов?

«Водители России» – это престиж и доверие к профессии. Мы начинали с мероприятия под названием «Фестиваль грузовиков Трэкфест», а в 2021 году поняли: с нами вся страна, водители от Владивостока до Калининграда. Это сообщество переродилось в огромную организацию.

Дальше стали присоединяться и крупнейшие транспортные компании.

Первое, с чего мы начали – система социального аудита, государственный стандарт, отмечающий надежных работодателей. Сейчас мы утверждаем его в Росстандарте.

У «Водителей России» задача комплексная и сразу несколько направлений работы:

- **Поднять стандарты работодателей:** водительское сообщество не объединено, а многие компании не способны создавать достойные условия труда. Водители, десятилетиями работающие неофициально, подходят к пенсии без накоплений и планов на будущее. Время возвращать им жизненные перспективы.
- **Инфраструктура:** где обустроенные парковки, душевые, туалеты, места для отдыха и питания на трассах, особенно в удаленных регионах? Шаг за шагом будем приводить в порядок и инфраструктуру.
- **Образование:** не хватает программ, готовящих водителей-профессионалов. Автошколы учат ПДД и базовому вождению на устаревшей технике. А водитель должен понимать и в логистике, и в креплении грузов, и в «цифре», и в документообороте... И начинать надо с самых крутых радиоуправляемых игрушек в детском саду и мощных кружков с виртуальной реальностью для школьников.
- **Медиаобраз:** массовое представление о водителях из девяностых оказалось удивительно живучим. Мы не снимаем фильмов, не ведем блогов и репортажей, не зовем дизайнеров преобразовать мир водителей. Пора самим формировать современный портрет водителя России, чтобы молодежь захотела прийти в профессию. И многое, многое другое...

Подъемная ли задача?

Водители – одно из самых масштабных сообществ в стране. Каждый, у кого есть или будут права, – уже водитель России. Запускаются проекты с поддержкой Минтранса, Минтруда, Минпросвещения. Вместе мы стараемся вернуть профессии уверенность, перспективу и гордость. Бескрайние дороги всегда были в ряду символов нашей страны, пусть завтра добавится еще один – водитель России.

Беседовал Илья Мясников

Водители России

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
ОТРАСЛИ

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД В УКРЕПЛЕНИИ



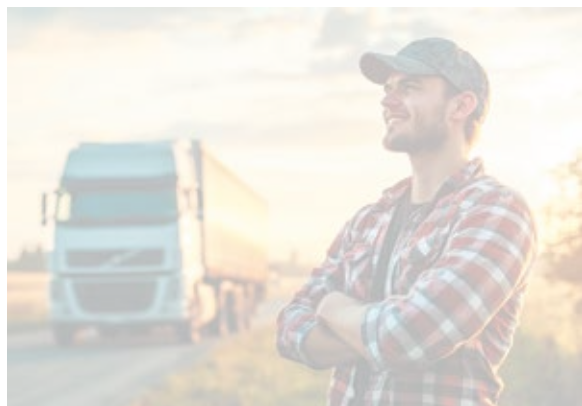
БИЗНЕСА



ГОСУДАРСТВЕННОСТИ



ОБЩЕСТВА



ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОВОДИТ ШИРОКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ И ОБЪЕДИНЯЕТ:



Цифровизация автотранспортной отрасли путем создания **единой информационной системы**;



Комплексный подход к управлению транспортной отраслью через реализацию **кластерной политики**;



Повышение престижности профессии водителя, формирование качественно нового восприятия у граждан;



Карьерный центр «Водители России» по подготовке специалистов для автотранспортной отрасли;



Система социальной защиты работников автотранспортной отрасли;



Проведение **культурно-образовательных, патриотических мероприятий**.

8-800-555-97-87

driversrussia.ru

info@driversrussia.ru

t.me/driversrussia

vk.com/driversrussia

www.youtube.com/@Razgovory_s_prezidentom



Ассоциация «Развитие автовокзалов страны» – голос автовокзалов и междугородних автобусных перевозок

Ассоциация, которая объединяет лидеров, формирует правила и защищает интересы отрасли

РАВС – это не просто объединение компаний, эксплуатирующих объекты транспортной инфраструктуры. Это современное профессиональное сообщество, где встречаются интересы бизнеса, государства и экспертов, чтобы вместе решать задачи развития и безопасности отрасли.

Мы понимаем: сегодня невозможно двигаться вперед в одиночку. Рынок меняется быстрее, чем когда-либо. Новые технологии, цифровизация, ужесточение контроля, борьба с «теневыми» перевозками, запрос на честность и прозрачность – все это требует диалога и совместных решений.

Именно поэтому Ассоциация «РАВС» стала площадкой, где рождаются практики будущего.

Наши ключевые направления работы:

✓ Реальные решения.

РАВС – постоянный участник диалога с Минтрансом России, ФАС и региональными структурами. Ваш голос слышат там, где принимаются законы и постановления.

✓ Транспортная безопасность и безопасность на транспорте.

Разработка стандартов, методических рекомендаций и контрольных механизмов для защиты пассажиров и персонала ОТИ.

✓ Защита от нелегальных перевозчиков.

Мы добиваемся ужесточения контроля и внедрения единых стандартов. Вместе мы возвращаем пассажиропоток официальным автовокзалам.

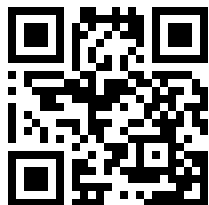
✓ Доступ к цифровым инструментам.

Электронные билеты, системы учета и контроля, новые ИТ-решения – Ассоциация помогает внедрять технологии, которые делают бизнес прозрачным и прибыльным.

✓ Единая площадка для развития.

Обмен опытом, совместные проекты, отраслевые конференции – вы не один в поле воин, у вас есть сообщество, которое вас поддерживает.

Ассоциация «РАВС» – это точка опоры для тех, кто хочет строить отрасль будущего: безопасную, инновационную, прозрачную.



Присоединяйтесь к нам!

Вместе мы не просто идем в ногу со временем.

Мы задаем ритм будущему.

НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТЕНЬ НА ДОРОГАХ РОССИИ

В царстве российских дорог есть явление, которое давно перестало быть просто серой зоной.

Нелегальные пассажирские перевозки – не только вызов законодательству и безопасности, но и серьезное экономическое и социальное испытание для всей транспортной отрасли. Чем же опасна эта «тень на колесах»? И почему с ней так трудно справиться?



Данил Левятов,
первый помощник
президента
Ассоциации
«ЕТС «АЛС»

Нелегальные перевозчики зачастую работают на стыке формального и теневого бизнеса. Их маршрутки и микроавтобусы появляются там, где есть спрос, но не хватает официальных рейсов, или когда цены на билеты для пассажиров кажутся слишком высокими. «Проедем без остановок, дешевле и быстрее!» – обещают они, заманивая пассажиров, зачастую не задумывающихся о безопасности. Но за внешней простотой скрывается цепь проблем: отсутствие лицензий, полисов обязательного страхования, своевременного технического обслуживания, а также нарушение правил труда и отдыха водителей. В результате – повышенный риск аварий, а порой и трагедий.

Основной двигатель нелегальных перевозок – экономия и неудовлетворенный спрос. В России, особенно в регионах, где транспортная инфраструктура еще не в полной мере удовлетворяет потребности населения, рынок захватывают те, кто готов идти на риск и обходить законы. Для пассажиров это, безусловно, более доступный способ передвижения, а для нелегалов – возможность заработка без налогов и затрат на безопасность. Но за эту «выгоду» платят все: законные

компании теряют доходы и инвестиции, государство – контроль и налоговые поступления, а пассажиры – гарантии безопасности и качества.

Нелегальные перевозки наносят удар по развитию отрасли. Легальные перевозчики вынуждены конкурировать с теми, кто не платит за лицензии, не вкладывается в обслуживание автопарка и не соблюдает правила. Это подрывает рыночные основы, мешает развитию и инновациям.

Для государства нелегалы – не только упущенные налоговые доходы. Это серьезный вызов безопасности дорожного движения, поскольку нелегальные перевозчики не подчиняются обязательным нормам технического контроля и правил перевозки пассажиров. В итоге растет количество аварий с тяжелыми последствиями.

В ответ на этот вызов транспортные регуляторы и бизнес активно внедряют новые технологии и ужесточают контроль. Обязательная цифровизация перевозок – от электронных билетов до системы GPS-мониторинга – значительно снижает возможности для нелегальной деятельности. Кроме того, усиливаются административные меры: проверки, штрафы, блокировка нелегальных сервисов в интернете. Для пассажиров создаются более удобные и прозрачные сервисы заказа билетов, которые исключают соблазн воспользоваться «тенью».

Ассоциация «ЕТС «АЛС»» продолжает следить за развитием ситуации и поддерживать инициативы, направленные на чистоту и прозрачность транспортного рынка. Ведь именно в этом – залог процветания и безопасности пассажирских перевозок в нашей стране.

ОТРАСЛЕВОЕ ЕДИНСТВО

В августе во Владикавказе прошло совещание Межрегиональной ассоциации автовокзалов и перевозчиков, объединяющей в своем составе более 25 участников – крупные автовокзалы и автостанции, автотранспортные предприятия и предпринимателей Ставропольского и Краснодарского краев, Калмыкии, Кабардино-Балкарии, Северной Осетии, Адыгеи, Крыма, Астраханской, Волгоградской, Саратовской, Самарской и Ростовской областей.



Ассоциацию в последние 20 лет бессменно возглавляет **Валерий Герман**, руководитель сети автовокзалов и автостанций Ставропольского края.

В совещании членов Ассоциации принял участие президент Ассоциации «Развитие автовокзалов страны» **Борис Лоран**.

Участниками совещания были рассмотрены проблемы, возникающие у субъектов транспортной инфраструктуры при реализации современных требований по обеспечению транспортной безопасности на автовокзалах и автостанциях. Высказаны тревожные прогнозы о серьезном ухудшении финансового положения автовокзалов и перевозчиков в связи с необходимостью внедрения новых мер и систем обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной безопасности первой и второй категорий.

Участники совещания обсудили содержание изменений и дополнений в Федеральный закон от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации ре-

гулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в частности новой редакции ст. 34 упомянутого закона, вступающей в силу с 01.09.2026 г. В ходе обсуждения было высказано мнение о необходимости доработки норм указанного закона, поскольку реализация существующей редакции приведет к многочисленным разногласиям и дестабилизации работы автовокзалов и перевозчиков, что отрицательно скажется на работе всей отрасли. Также был затронут вопрос необходимости разработки методических рекомендаций по расчету тарифов на обязательные услуги автовокзалов.

По итогам совещания был сформулирован ряд предложений по доработке и совершенствованию действующего законодательства о транспортной безопасности и об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа.

По материалам аппарата Ассоциации

АВТОСТАНЦИЯ АЭРОПОРТА СОЧИ: КАК МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ХАБ МЕНЯЕТ ЛОГИСТИКУ ЮГА РОССИИ

Международный аэропорт Сочи по праву считается крупнейшими воздушными воротами Юга России. Именно здесь начинается первое знакомство миллионов туристов с курортом, и от удобства наземной транспортной инфраструктуры во многом зависит это впечатление, а также общее экономическое развитие региона. В условиях, когда наличие полноценной, интегрированной в аэровокзальный комплекс автостанции остается большой редкостью для России, сочинский проект под руководством генерального директора ООО «СОЧИТРАНСАЭРО» Алены Викторовны Фатеевой становится пилотным и демонстрирует высочайшую эффективность такого решения.



Алена Фатеева

Уникальность модели: преимущества интеграции «аэропорт + автостанция»

Создание автостанции непосредственно на территории аэропорта решает ряд системных задач, выходящих далеко за рамки простой «остановки автобусов».

- **Бесшовность и удобство для пассажира.** Путь «самолет – багаж – автобус» становится единой, комфортной логистической цепочкой. Пассажир избавлен от необходимости поиска транспорта на привокзальной площади, что

особенно ценно для уставшего после перелета туриста или человека с багажом. Стойки информирования и продаж, размещенные в основных зонах аэропорта, делают сервис максимально доступным.

- **Расширение зоны охвата аэропорта.** Фактически воздушная гавань превращается в мощный мультимодальный хаб, который через автобусные маршруты связывается не только с Большим Сочи и Адлером, но и с ключевыми городами Юга России: Краснодаром, Геленджиком, Новороссийском, Анапой, городами Республики Крым и даже Москвой. Это значительно повышает привлекательность авиаперелета в Сочи для жителей всего региона.

- **Безопасность и предсказуемость.** Легальный статус автостанции, строгий контроль за перевозчиками и визуальная идентификация персонала создают безопасную среду, целенаправленно вытесняя нелегальных перевозчиков. Это вопрос не только конкуренции, но и безопасности пассажиров, которые получают гарантии наличия всех разрешений и страховок.

От идеи до глобальных систем: технологическая эволюция сервиса

Компания «СОЧИТРАНСАЭРО» прошла значительный путь от организации первых физических касс до создания технологически продвинутого узла. Ключевым достижением стала аккредитация автостанции в качестве провайдера мультимодальных перевозок Транспортной Клиринговой Палаты. Этот статус позволяет интегрировать автобусные рейсы в глобальные системы бронирования (GDS), что открывает принципиально новые возможности.

«Наша цель – предоставить пассажирам качественный выбор, – отмечает Алена Фатеева. – От яркой кассы до удобной онлайн-покупки, от информирования до обеспечения безопасности. Сегодня пассажиры могут приобретать единые билеты по формуле «самолет + автобус» не только на нашем сайте sochitransaero.ru, но и непосредственно на сайтах авиакомпаний-

партнеров. Это и есть реальное воплощение мультимодальности».

Для управления сложной логистикой компания разработала и внедрила современную CRM-систему, которая централизованно управляет билетами, автобусами, перевозчиками и расписанием. Результат налицо: за сезон 2024-2025 годов через каналы «СОЧИТРАНСАЭРО» было продано десятки тысяч билетов, и этот показатель стабильно растет.

Преобразование рынка: целенаправленная борьба с нелегальным сектором

Когда проект только начинался, многие скептически утверждали, что нелегальных перевозчиков, годами работавших у аэропорта, невозможно победить. Однако команда «СОЧИТРАНСАЭРО» не согласилась с таким положением дел.

Борьба с «теневой» зоной ведется комплексно. Совместно с администрацией аэропорта были выстроены четкие правила, созданы маркированные зоны для легальных перевозчиков. Важным фронтом работы является взаимодействие с контролирующими органами, а также судебные иски к онлайн-агрегаторам, которые зачастую отказываются отключать от продаж неподконтрольных операторов.

«Это не просто бизнес; для меня это вопрос безопасности и уважения к каждому пассажиру, — подчеркивает Алена Фатеева. — Нелегальный перевозчик может сорвать рейс, оставить человека на трассе. Мы же гарантируем надежность. Постепенно ситуация меняется: все больше людей выбирают предсказуемость и безопасность».

Стратегическое партнерство для развития региона

Знаковым событием для развития наземной транспортной инфраструктуры стала инициатива управляющей компании «Аэродинамика», которая в 2024 году начала проект по открытию регулярного междугороднего автобусного сообщения из аэропортов Краснодарского края. Активное и плодотворное сотрудничество между



«Аэродинамикой» и ООО «СОЧИТРАНСАЭРО» стало логичным продолжением этой инициативы.

«Мы хотим выразить искреннюю благодарность ООО «Аэродинамика» и лично руководителю проектов Данилу Романовичу Шепелеву за профессионализм и активное содействие, — говорит Алена Фатеева. — Создание интегрированной транспортной сети — это общая задача, требующая консолидации усилий бизнеса и государства».

Также компания благодарна за поддержку Министерству транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края и Межрегиональному территориальному управлению Ространснадзора по ЮФО. Их стратегическое руководство и контроль способствуют укреплению легального рынка.

Вклад в экономику и взгляд в будущее

Развитие легальных мультимодальных перевозок — это значимый вклад в экономику курорта. Проект создает новые рабочие места, способствует улучшению инфраструктуры и формирует цивилизованный, гостеприимный облик Сочи. Каждый проданный билет — это шаг к более безопасному и процветающему городу.

Опыт автостанции аэропорта Сочи наглядно демонстрирует, что будущее транспортной системы — за интеграцией и бесшовностью. «Для меня этот проект — история о доверии, — заключает Алена Фатеева. — Моя цель — сделать легальный, безопасный и предсказуемый транспорт нормой, а не исключением. И мы уверены, что Сочи может стать в этом примером для всей страны». Впереди — новые интеграции, маршруты и стандарты сервиса.

ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Развитие транспортной инфраструктуры, обслуживающей межмуниципальное и межрегиональное сообщение, в настоящее время не нашло свое полноценное целевое воплощение ни в одном документе планирования, которые обсуждались 19 июня на форуме общественного транспорта в Челябинске.



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

На форуме говорилось о развитии и управлении общественным транспортом в период до 2030 года и далее, в том числе, об обновлении транспортного парка и использовании на федеральном, региональном, муниципальном уровне документов планирования. В своих выступлениях спикеры ссылались на реализацию поручений Президента РФ Владимира Путина по итогам заседаний президиума Госсовета 2017 и 2023 годов. Демонстрируется неуклонность и последовательность действий Правительства РФ в развитии всех видов общественного транспорта, в том числе автомобильного. Предусмотрено развитие транспортной инфраструктуры, что нашло свое место в национальном проекте «Инфраструктура для жизни». Заметно, что внимание уделяется развитию различной инфраструктуры городского транспорта.

К объектам транспортной инфраструктуры, обслуживающей межмуниципальное и межрегиональное сообщение, относятся автовокзалы, автостанции, остановочные пункты. остано-

вочные пункты, являющиеся элементами дорог общего пользования федерального, регионального и даже муниципального уровня, постепенно, планомерно обустраиваются, ремонтируются и приобретают современный вид, обеспечивающий безопасное и качественное обслуживание пассажиров в пути следования. Причем заложены нормативные основы, отраженные в соответствующих документах планирования.

В отношении же автовокзалов и автостанций иное положение дел. И тому есть причины, связанные с эксплуатацией построенных еще в прошлом веке зданий и сооружений, и даже вновь возводимых, когда соблюдаются технологические процессы, нормативно определенные 50 лет назад. Существование этих объектов и организация их работы происходят по инерции, которая сегодня еще не преодолена, в результате не сформирован научно-практический взгляд на плановое развитие автовокзалов.

В отношении автовокзалов и в поручениях Президента России есть только одно положение (заседание президиума Госсовета 2023 г.): определить орган (Минтранс России) по формированию перечня обязательных платных услуг автовокзала, а также утверждению федеральных правил формирования указанных тарифов. В результате принятия Перечня обязательных услуг автовокзалов нормативно сформирована собственная, свойственная

только этому виду транспортных организаций деятельность автовокзалов. Это положительный момент. А вот вторая часть поручения, а именно принятие федеральных правил расчетов, не нашла своей реализации.

И это становится понятным, если мы поставим задачу изучить действующее транспортное законодательство в сфере автомобильных пассажирских перевозок. Например, Федеральный закон № 220-ФЗ в отношении автовокзалов содержит только статью 34, назначение которой – регулирование гражданско-правовых отношений между перевозчиками и владельцами автовокзалов. Вступление в силу новой редакции ст. 34 220-ФЗ (401-ФЗ) с применением перечня обязательных услуг автовокзалов ситуацию ни в коей степени не меняет. Регулируются только гражданско-правовые отношения производителей двух видов услуг для пассажиров: услуг, связанных с перемещением пассажиров, и услуг, с ним не связанных. Никаких указаний на необходимые или желательные организационные мероприятия региональных или федеральных органов власти в тексте закона нет. Как нет положений, на основе которых в региональных транспортных законах могли бы быть сформированы полномочия региональных уполномоченных органов.

Занимаясь, в соответствии с 220-ФЗ, организацией региональной межмуниципальной сети, включая в состав межмуниципальных маршрутов автовокзалы государственной, муниципальной (в меньшей степени), частной формы собственности, органы власти не имеют на них никакого управленческого влияния.

В отношении оборудования автовокзалов действует ряд нормативно-правовых актов: расчет пропускной способности, требования к оборудованию автовокзалов, требования по обеспечению транспортной безопасности. При внимательном изучении фактического и практического применения этих НПА видно, что они не достигают поставленных при их принятии целей. Требования по оборудованию автовокзалов отражают технологические процессы оказания автовокзальных услуг, определенные «Руководством по организации работы производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций», принятых Министерством автомобильного транспорта

РСФСР в 1983 (!) году. А ведь технологические процессы автовокзалов в некоторых случаях кардинально изменились (например, обеспечение транспортной безопасности), а в некоторых случаях меняются прямо на глазах (применение цифровых технологий).

Есть примеры и недавно принятых актов. Так, в 2019 году приняты Правила проектирования зданий автовокзалов – СП 462.1325806. Читая этот документ, понимаешь, что в нем добросовестно воспроизведен взгляд на функционирование автовокзалов прошлого века. Например, обязательно проектируется комната перронных контролеров, деятельность которых не входит в перечень обязательных услуг (а значит, не оплачивается перевозчиками). Или комната матери и ребенка, которой пользуются на автовокзалах в районном центре (в опорном городе) 2-3 раза в месяц и требования к обустройству которой изменены Роспотребнадзором. Кассы устанавливаются по нормативу, хотя понятно, что будущее место продажи билетов – интернет. При этом нет даже упоминания архитектурно-планировочных решений для обеспечения транспортной безопасности, роль которой и затраты на которую только возрастают.

На эту тему можно говорить еще долго. Важно одно: это результат отсутствия научно обоснованных, апробированных практикой формирования и эксплуатации межмуниципальных и межрегиональных маршрутных сетей, взгляда на то, какие именно нужны объекты транспортной инфраструктуры, обслуживающие пассажирские перевозки, обеспечивающие связанность субъектов РФ (задача национального проекта «Инфраструктура для жизни») и связанность территорий внутри региона (например, в УФО).

Каковы последствия? Мы имеем и продолжаем строить экономически непригодные, невероятно дорогие здания, не учитывающие не только сегодняшние реалии, но и перспективные технологические процессы. Эксплуатация действующих зданий и сооружений приводит сначала к экономическому «обескровливанию» субъектов, владеющих автовокзалом, потери экономического интереса к эксплуатации, далее – к непомерно возрастающим бюджетным затратам на содержание

и ремонт при муниципальной и государственной форме собственности.

Попытка нивелировать рост затрат по содержанию автовокзала за счет перевозчиков и, в конечном счете, за счет пассажиров приводит к крайне негативным последствиям, которые мы наблюдаем в межмуниципальном и межрегиональном автобусном сообщении. Перевозчики вступают в конфликт с владельцами автовокзалов, а переход на тарифы (предусмотрено применение 46 (!) тарифов) просто дестабилизирует деятельность обслуживания пассажиров на автовокзалах. Нет ясного экономического понимания, как именно формируются тарифы. Отсутствие простой проверки расчетов уже сегодня приводит к правовым столкновениям между перевозчиками и автовокзалами, то есть судебным разбирательствам. Несправедливость осознают и автовокзалы, и перевозчики. Поэтому автотранспортное сообщество так настаивает на разработке Порядка формирования тарифов автовокзалов.

Рост стоимости билетов отталкивает пассажира от пользования регулярными автобусными перевозками, перенаправляет пассажиропоток в сторону незаконных, нелегальных перевозок. На протяжении нескольких лет, особенно последних трех, мы констатируем рост нелегальных перевозок и одновременно спад регулярных перевозок в УФО. Этот спад ни в коем случае нельзя рассматривать как уменьшение потребности населения в межрегиональном сообщении – регулярный и нелегальный пассажиропоток растут. Отказ от пользования услугами автовокзалов значительной частью пассажиров влечет за собой не только снижение качества и безопасности перевозок, но и полную бесконтрольность данного вида массового сообщения, что крайне опасно.

Расползание фактических мест посадки и высадки пассажиров вне территорий автовокзалов при осуществлении нелегальных перевозок даже в районном центре с населением более 50 тысяч человек создает проблемы в организации дорожного движения, повышая нагрузку на остановочные пункты городских маршрутов. А в таких городах, как Екатеринбург, Челябинск, Тюмень, все усилия органов власти по организации пассажирских перевозок могут свестись к нулю. И при этом, подчер-

киваю, у муниципальных и региональных властей нет ни определенных полномочий (прав), ни надлежащей ответственности за функционирование автовокзалов, включенных в межмуниципальные и межрегиональные маршрутные сети.

Что касается межрегионального сообщения, приведу несколько фактов. Результаты исследования, проведенного к межрегиональному совещанию, которое прошло в мае прошлого года в Екатеринбурге, показали, что каждый второй автовокзал или автостанция включены в состав межрегиональных маршрутов. Закрывание таких объектов ведет к сокращению межрегиональных маршрутов. Это подтверждается практикой и в других регионах России. Согласно проведенному нами сравнительному анализу субъектов Южного федерального округа, владельцы автовокзалов отказываются от признания своих объектов транспортной инфраструктуры автовокзалами/автостанциями. По данным реестра остановочных пунктов, который ведет Минтранс России в отношении остановочных пунктов, включенных в состав межрегиональных маршрутов, треть объектов, которые указаны как остановочные пункты и даже пункты продажи билетов, по факту являются автовокзалами и автостанциями, уклоняющимися от исполнения требований транспортной безопасности в связи с неподъемными затратами. Из-за того что непонятно, как будет организована работа автовокзалов в будущем, в строящейся модернизированной транспортной системе страны, тормозится внедрение цифровых технологий, в связи с чем ухудшаются перспективы цифровой трансформации отрасли.

Без ясной государственной политики в отношении транспортной инфраструктуры, обслуживающей межмуниципальное и межрегиональное сообщение, без наделения полномочиями региональных органов власти, без научного взгляда на развитие этого вида транспортной инфраструктуры, без включения в документы планирования, без формирования мер поддержки разного вида деятельности автовокзалов становятся проблематичными реализация национального проекта «Инфраструктура для жизни» и выполнение поручения Президента России по итогам заседания президиума Госсовета 2023 года по созданию

транспортной инфраструктуры, комплексного развития территорий и даже по внесению изменений в законодательство РФ о градостроительной деятельности.

Мы просим Министерство транспорта Российской Федерации:

- внести изменения (дополнения) в документы планирования в части включения в них положений по плановому развитию автовокзалов/автостанций;
- провести необходимые научные исследования и обоснования с привлечением научно-исследовательских центров транспорта и дорожного хозяйства (автовокзалы относятся

к дорожному хозяйству), учитывая изменения технологий обслуживания пассажиров, новые планировочные решения для разного вида автовокзалов и автостанций с учетом мест расположения объекта и обслуживаемого объема пассажиров;

- при разработке региональных стандартов качества предусмотреть стандарты качества обязательных услуг автовокзалов;
- рекомендовать регионам при разработке (дополнении) программ модернизации (обновления) общественного транспорта предусмотреть разделы по обновлению автовокзалов, возвращению ранее закрытых объектов в состав маршрутов.



Сергей Ильяшенко, директор ООО «Немезида инвест», член правления Ассоциации «Развитие автовокзалов страны», почетный автотранспортник:

«Во многом разделяю высказанные в статье мысли и предложения.

Сегодня система межмуниципальных и межрегиональных автобусных перевозок действительно находится в непростом положении: инфраструктура развивается по инерции, а нормативная база во многом устарела и не учитывает современные вызовы, отсутствуют НПА, описывающие и регулирующие технологические процессы, происходящие на автовокзалах.

Особенно остро стоит вопрос транспортной безопасности. Для вокзалов это не просто формальность, а ежедневная необходимость и ответственность. Системы досмотра, видеонаблюдение, охрана – все это требует постоянных расходов, которые растут с каждым годом. Но механизмов компенсации или субсидирования этих затрат нет. В результате владельцы вокзалов вынуждены перекладывать расходы на перевозчиков, а те – на пассажиров. Цены на билеты растут, люди уходят к нелегальным перевозчикам. Получается замкнутый круг: мы инвестируем в безопасность, но сами же теряем пассажиров.

В результате многие автовокзалы оказываются в экономически уязвимом положении, а часть объектов вовсе старается уйти от статуса вокзала, чтобы формально снизить обязательства по безопасности. Такая ситуация, безусловно, недопустима.

Согласен с автором, что без четкой государственной политики не обойтись. Нужны новые стандарты качества обязательных услуг, ясные правила формирования тарифов и включение автовокзалов в национальные и региональные программы развития. Важно, чтобы государство признало: автовокзалы – это не просто здания и сооружения, а Единая опорная сеть ключевых объектов транспортной инфраструктуры, без которых невозможно существование, а тем более развитие межрегиональных перевозок России. Только при поддержке государства можно обеспечить связанность регионов, вернуть пассажиров из «серого» сектора, нелегальных перевозок, и повысить доверие к регулярному транспорту».

В ЦЕНТРЕ ПРИТЯЖЕНИЯ

Сделать автобусные поездки и время их ожидания комфортными и безопасными для пассажиров, обеспечить образцовый сервис для транспортных компаний – таковы базовые принципы работы автовокзала «Центральный».



Евгений Мальков,
директор
ООО «Центральный
автовокзал»
(Ростов-на-Дону)

Областной автовокзал «Центральный» (Ростов-на-Дону) был открыт 27 июня 2024 года. Новый современный транспортный узел появился на месте старого Ростовского аэропорта. Вокзал, расположенный в 15 минутах езды от федеральной трассы М-4 «Дон» и в 20 минутах от центра Ростова, стал полноценным транспортным хабом и центром притяжения, через который в перспективе будут проходить все основные транспортные артерии – от городских до международных.

Сегодня более 80 рейсов отправляется ежедневно с автовокзала «Центральный», связывая Ростов-на-Дону:

- с городами федерального значения – Москвой, Санкт-Петербургом и Севастополем, а также со столицей Беларуси городом Минском;
- с крупными городами других регионов: Краснодаром, Сочи, Адлером, Ставрополем, Пятигорском, Моздоком, Ялтой, Евпаторией, Донецком, Луганском, Мариуполем, Мелитополем, Белгородом и др.;
- с населенными пунктами Ростовской области: Волгодонском, Новочеркасском, Семикаракорском, Зимовниками, Багаевской, Персиановским, Заветным, Большой Мартыновкой, Большой Орловкой, Коврино, Белой Калитвой, Тацинской, Милютинской, Селивановской и др.

Маршрутная сеть автовокзала активно развивается. В ближайшее время планируется запуск

маршрутов на Северный Кавказ, в Южную и Центральную части России, в Грузию, Армению, Турцию, Абхазию. С момента открытия автовокзала улучшена транспортная доступность из разных районов города.

Автовокзал «Центральный» – функциональное общественное пространство с необходимой инфраструктурой. На сегодня это:

- 9 перронов прибытия пассажиров;
- 19 перронов отправления пассажиров с возможностью расширения;
- 36 мест стоянки автобусов;
- 12 мест для стоянки такси;
- более 250 мест для парковки автомобилей посетителей.

Автовокзал готов принимать более 10 тыс. пассажиров и до 2 тыс. рейсов в сутки, в настоящий момент посетителей принимают все пять секций здания. На первом и втором этажах располагаются залы ожидания с бесплатным Wi-Fi, комфортабельными сиденьями со встроенными розетками и разъемами для мобильных телефонов. К услугам посетителей библиотека и интерактивная игровая зона для детей. В ожидании путешествия можно насладиться свежесваренным кофе и ароматной выпечкой или приобрести полноценный комплексный обед. В здании неукоснительно соблюдаются требования к климат-контролю.

Особое внимание уделено комфорту маломобильных групп населения:

- при входе на автовокзал люди с ограниченными возможностями, включая нарушения зрения, слуха и возможности самостоятельного передвижения, могут воспользоваться информационным терминалом с тактильной схемой, сурдопереводом и кнопкой вызова помощи;
- в арсенале автовокзала есть специальное устройство для подъема в автобус людей, передвигающихся на инвалидной коляске.

Для пассажиров с детьми работает оборудованная всем необходимым комната матери и ребенка, где можно отдохнуть, переодеть и покормить ребенка, в уютной, почти домашней обстановке провести время в ожидании рейса.

В здании комплекса, куда входят торгово-деловой центр и областной автовокзал «Центральный», запущена QR-навигация с поэтажными планами и возможностью ведения человека по маршруту до места назначения с использованием технологий дополненной реальности.

Знаковым событием стало открытие многофункционального центра. МФЦ в здании комплекса дает дополнительные возможности быстро и качественно решить вопросы, связанные с предоставлением муниципальных и государственных услуг для жителей города и всего региона, в том числе для участников СВО и их семей. Ростовская область стала первым регионом Российской Федерации, запустившим такой комплексный сервис.

Кроме того, в здании работают крупный сетевой супермаркет «Пятерочка», аптека, магазин по продаже мобильной техники и аксессуаров, планируется открытие отделения банка, салона красоты и химчистки.

Повышенное внимание уделяется обеспечению безопасности и антитеррористической защиты. Для этого установлены системы контроля управления доступом по биометрическим параметрам, детекции прибывших автобусов, оповещения, охранной сигнализации, досмотра автомобилей, интеллектуального видеонаблюдения, инженерные системы для организации внутриобъектового режима (тумбовые турникеты на выходах в город и на посадку, шлагбаумы, гидравлические болларды). Сотрудники подразделения транспортной безопасности используют в своей работе высокотехнологичное современное оборудование: интроскопы, переносную рентгентелевизионную установку, стационарные и ручные металлодетекторы, детекторы паров взрывчатых веществ, досмотровые зеркала,



локализатор взрыва, устройство радиационного контроля, радиационный транспортный монитор.

На автовокзале предусмотрен комплекс услуг, связанных с обслуживанием транспортных средств и их экипажей, в том числе предрейсовый и медицинский осмотры, межрейсовый отстой, пользование инфраструктурой для транзитных рейсов.

Для водителей оборудована зона отдыха, которая соответствует всем необходимым нормам комфорта. Для транспорта есть технологичная зона межрейсового ожидания. При необходимости оперативного проведения профилактических и ремонтных работ в непосредственной близости располагается гаражный комплекс с оборудованной ремонтной зоной.

Для транспортных компаний автовокзал «Центральный» предлагает гибкие и понятные договорные условия, работает система лояльности по вновь открывшимся маршрутам. В сервис для перевозчиков также входят:

- система лояльности для пассажиров;
- возможность регулирования роста пассажиропотока;
- маркетинговые инструменты для привлечения клиентов;
- автоматизированная информационная система управления наземным пассажирским транспортом (АИС-УНПТ);
- доступность маршрутов на «Яндекс картах»;
- диспетчеризация транспорта на всем пути следования.

Станьте нашими партнерами и развивайтесь с нами!

СЕЗОННЫЙ МАРКЕТИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОДАЖ АВТОБУСНЫХ БИЛЕТОВ



Спрос на товары и услуги, как правило, не бывает стабильным. Это касается и спроса на автобусные билеты. Летом и в праздники он взлетает, в межсезонье падает. Чтобы поддерживать продажи круглый год, а не только в высокий сезон, маркетинговая стратегия должна учитывать такие колебания спроса.

Как одна из крупнейших площадок по продаже автобусных билетов в России, мы стремимся помочь нашим партнерам – автовокзалам и перевозчикам – эффективно развивать бизнес и привлечь больше пассажиров к онлайн-бронированию автобусных билетов независимо от сезона.

Рассмотрим, какие инструменты от группы компаний BlaBlaCar помогут партнеру получить лучший результат в высокий сезон и поддержать продажи в низкий.

Возможности сезонного маркетинга для роста продаж

В периоды повышенного спроса, когда пассажиры активно ищут билеты, привлечь новую аудиторию становится значительно проще. Наша задача – не просто ждать, пока клиент сам найдет нужный билет, а помочь ему выбрать билет именно на рейс партнера. Для этого мы используем инструменты «жаркого» сезона, которые обеспечивают максимальную видимость и привлекательность предложений партнера для мгновенного результата:

- **Реклама в «Яндексе»: ваше предложение в топе выдачи.** Мы создадим, оплатим и опубликуем рекламные объявления акционных рейсов в поисковой сети «Яндекс». При поиске билетов в интернете пассажир

увидит рекламу ваших рейсов раньше других предложений.

- **Промо-цена: поможем сделать предложение ярким и полезным.** Мы делаем акцент на акционных предложениях партнеров, визуально подсвечивая такие рейсы на платформе. Рейс может включать всего несколько акционных мест в салоне автобуса, однако такой инструмент помогает не только визуально выделить рейс среди остальных, но и подкрепить остальные инструменты продвижения позитивным инфоповодом.
- **Push-уведомления в приложении: сообщаем о скидках, которые нельзя пропустить.** Мы оповестим пользователей приложения BlaBlaCar из интересующих вас регионов ярким сообщением о ваших рейсах, поможем рассказать об акциях и специальных предложениях и подкрепить интерес пользователей площадки к вашим рейсам.
- **Бесплатные промо-материалы: создадим атмосферу перед началом сезона.** Мы изготовим и отправим подголовники и внешние наклейки для информирования пассажиров о доступности ваших рейсов на BlaBlaCar. Предложите им удобный способ покупки ваших билетов на проверенной известной площадке. Наличие брендированной атрибутики поможет увеличить загрузку автобуса, создаст позитивную атмосферу за счет яркого

визуала в летний период, повысит лояльность пассажиров.

Поддержание продаж в низкий сезон

Окончание высокого сезона – не повод считать, что работа выполнена. Напротив, это возможность оценить результат и начать готовиться к следующему высокому сезону.

В этот период можно работать над повышением лояльности существующей аудитории. Для этого мы предлагаем партнерам инструменты, работающие вдолгую и помогающие поддерживать продажи даже в периоды наименьшей активности пассажиров:

- **Промо-цена: пассажиры в поисках лучшей опции.** Если в сезон активного спроса такой рычаг является скорее вспомогательным инструментом в стратегии продвижения, то в межсезонье – основным триггером к покупке. Пользователь пересматривает свои потребности и находится в поиске лучших опций. По результатам нашего внутреннего исследования, скидка от 20% на средних и длинных маршрутах – оптимальный фактор успеха, способный обеспечить от 30 до 50% дополнительно проданных билетов.
- **Таргетированная рассылка: точно работаем с целевой аудиторией.** После активной фазы оповещений и летнего ажиотажа пришло время анализа и точечного взаимодействия с пользователем. Заинтересуйте пользователей выгодным предложением:
 - обратитесь к «спящей» аудитории, когда-то совершавшей поездки по вашим маршрутам;
 - обратитесь к аудитории, не совершившей целевого действия по последним рассылкам.
- **Страница партнера на платформе BlaBlaCar: продвигаем бренд, знакомимся с аудиторией.** Отдельная страница вашей компании на популярной у путешественников площадке – дополнительный инструмент привлечения пассажиропотока. Расскажите пользователям о своей компании, популярных маршрутах, опциях в салоне автобуса, ответьте на часто задаваемые вопросы. Такая информация обязательно поможет пользователю в принятии решения.
- **Разработка собственного сайта: готовимся к следующему сезону без лишних издержек.** Если у вас пока нет собственного сайта по продаже автобусных билетов или же вы

задумываетесь о том, как модернизировать либо заменить свой текущий ресурс, межсезонье – подходящее для этого время:

- во-первых, это большая аналитическая работа, которая предшествует запуску: сбор семантики, проработка контента и метатегов для лучшей поисковой оптимизации;
- во-вторых, это время на индексирование сайта поисковыми роботами: первые ощутимые результаты могут появиться только через несколько месяцев, а стабильный трафик – через полгода.

Сайт по продаже автобусных билетов от профильной команды BlaBlaCar – это разработанный в короткие сроки полнофункциональный ресурс, полностью готовый к работе и оптимизированный под поисковые системы.

Недавно команда расширила свое портфолио новым продуктом: разработкой сайта по продаже билетов на регулярные водные маршруты. Если вы осуществляете не только регулярные автобусные рейсы, но и являетесь перевозчиком на водном транспорте, наша команда также готова взять на себя все этапы разработки, сопровождения и поддержки пользователей.

Партнерская программа для автовокзалов и перевозчиков

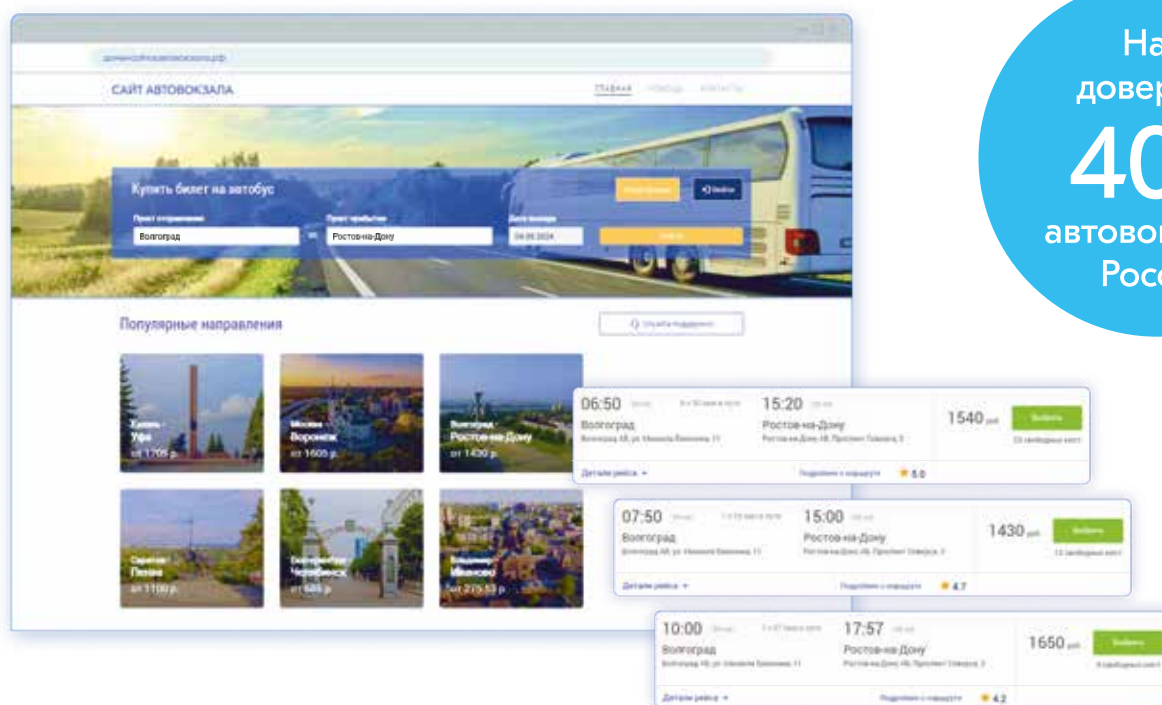
В этом году мы еще больше сосредоточили наши усилия на автобусном направлении платформы с точки зрения маркетинговых активностей, усилий команды и распределения бюджета. Мы также планируем перезапуск Партнерской программы, расширив ее наполнение новыми эффективными инструментами. Мы заинтересованы в развитии партнерства с автовокзалами и перевозчиками и, со своей стороны, подкрепляем усилия партнера, применяя наш опыт, знания, ресурсы и технические возможности в рамках нашей Партнерской программы.

Инструменты и продукты BlaBlaCar позволяют не только получить максимум от высокого сезона, но и эффективно поддерживать спрос в периоды спада. Работая вместе, мы обеспечиваем стабильный поток пассажиров и помогаем вашему бизнесу расти круглый год.

Лариса Малина, руководитель отдела по работе с партнерами, larisa.malina@blablacar.com
Владимир Абрамов, руководитель отдела продаж, vladimir.abramov@blablacar.com

Сайт по продаже билетов онлайн

БЫСТРЫЙ результат БЕЗ вложений



Возьмем на себя ВСЕ этапы:

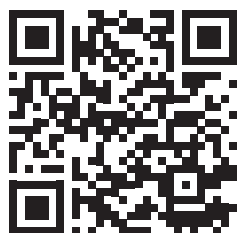
- ✓ Разработки
- ✓ Сопровождения
- ✓ Поддержки пользователей

Теперь и для продажи билетов на регулярные водные маршруты

Мечтаем.
Делаем.
Живём.



Реклама



Москвич

moskvich.ru

УСТОЙЧИВАЯ МОБИЛЬНОСТЬ В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ

Продолжая тему статьи из прошлого выпуска журнала, посвященную стратегии устойчивой мобильности, начнем с перечисления ее ключевых компонентов, которые уже вошли в стандартные решения, присутствующие во всех реализованных системах управления транспортом и транспортной инфраструктурой.



Александр Менн,
доктор технических наук

Примеры многих компонент можно увидеть на практике в Москве и Санкт-Петербурге.

1. Развитие общественного транспорта:

- приоритет электрическому рельсовому транспорту (метро, трамвай) и экологически чистым автобусам (электрическим и водородным);
- приоритет общественного транспорта на дорогах (выделенные полосы);
- развитие парадигмы МaaS (мобильность как услуга): доступное электронное расписание всех видов транспорта; расчет времени прибытия маршрута на остановки в реальном времени с учетом находящихся на линии экипажей; интегрированные для разных видов транспорта схемы электронной покупки разных билетов, дневных и долгосрочных абонементов непосредственно во время поездки;
- автоматическое построение маршрутов для поездок с использованием разных видов транспорта с подсказкой в реальном времени об остановках, где необходима пересадка.

2. Поддержка активных видов передвижения, развитие инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов:



Михаил Марченков,
руководитель направления
Городская мобильность
ООО «ЦРР»

- безопасные велосипедные дорожки;
- велопрокат, велопарковки.

3. Управление трафиком и спросом:

- платный въезд в центр города (например, в Лондоне, Стокгольме, Суздале для экскурсионных автобусов);
- интеллектуальные транспортные системы (ИТС);
- каршеринг, райдшеринг, гибкие формы передвижения.

4. Согласование строительной и транспортной политики:

- создание транспортных узлов (TOD – transit-oriented development) вблизи микрорайонов уплотненной городской застройки;
- поддержка стратегии 15-минутного города – все важные социальные объекты в пределах пешей доступности.

Алгоритмы реализации устойчивой транспортной мобильности представляют собой современные математические методы, применимые для лучшей организации транспортных систем: в частности, снижают риски несвоевременного прибытия в точку назначения, экономят стои-

мость перемещения и в целом улучшают качество жизни в городах. Ниже приведены новые и развивающиеся алгоритмы и технологии, направленные на устойчивую мобильность, в первую очередь на развитие MaaS-парадигмы.

Алгоритмы оптимизации мультимодальных маршрутов

Алгоритмы построения маршрутов помогают пользователю строить план поездки с использованием разных видов транспорта – общественного, личного, включая остановку на городских парковках, каршеринга с учетом времени передвижения от остановки или парковки, пешком или с использованием средств индивидуальной мобильности (велосипед, электросамокат). Наиболее популярны следующие алгоритмы:

- **Алгоритмы поиска пути**, такие как A^* и Dijkstra, которые являются основой для решения задач многопользовательского поиска пути. Однако их прямое применение в многопользовательских системах сталкивается с проблемой экспоненциального роста состояний из-за взаимодействия агентов. Для эффективного решения таких задач разработаны различные модификации и расширения этих алгоритмов.
- **Алгоритмы с временными окнами**, которые анализируют данные в пределах определенного временного интервала, что позволяет выявлять тренды, аномалии и зависимости во времени с помощью графовых нейронных сетей.
- **Использование GTFS (General Transit Feed Specification) и GPS-данных в реальном времени.** GTFS – открытый стандарт, разработанный для унификации и распространения данных о расписаниях и маршрутах общественного транспорта. Он используется более чем 10 000 транспортными агентствами по всему миру и поддерживается такими сервисами, как Google Maps и OpenTripPlanner.

Динамическая маршрутизация общественного, личного и служебного транспорта

Обеспечивает адаптацию маршрутов и расписания автобусов/маршрутных такси на основе спроса в реальном времени. Наиболее часто используются такие технологии, как:

- **Транспорт по запросу** – инновационные решения в сфере общественного транспорта,

предоставляющие гибкие маршруты и расписания, адаптированные под реальные потребности пассажиров. В отличие от традиционных автобусных маршрутов с фиксированными остановками и временем отправления, системы использования транспорта по запросу позволяют пассажирам заказывать поездки через мобильные приложения, а транспортным средствам подбирать оптимальный маршрут в реальном времени. Сервисы транспорта по запросу обеспечивают транспортное сообщение в районах с низкой плотностью населения или в периоды, когда традиционные маршруты нерентабельны.

- **Алгоритмы маршрутизации с временными окнами и приоритетами** представляют собой расширение классической задачи маршрутизации, учитывающее дополнительные ограничения, такие как назначенные временные интервалы обслуживания клиентов и различные уровни приоритетов. Применяются в динамических системах, где маршруты необходимо обновлять в реальном времени, учитывая новые запросы клиентов.
- **Алгоритмы динамического кластеринга** играют ключевую роль в анализе транспортных данных, особенно в условиях изменяющихся дорожных ситуаций (аварии, ремонт дороги), плотности движения и поведения пассажиров. Они позволяют адаптировать маршруты движения личного транспорта, такси, машин скорой помощи. Кластеризация в реальном времени, обеспечивает более точное и своевременное принятие решений в области управления транспортом.

Карпулинг (райдшеринг) алгоритмы

Эти алгоритмы позволяют объединяться нескольким пассажирам для совместного использования частного автомобиля с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков.

Алгоритмы объединения пассажиров обеспечивают эффективное распределение пассажиров по машинам/маршрутам для снижения количества автомобилей на дорогах. Перечислим только наиболее часто используемые алгоритмы:

- **Прогноз спроса на поездки.** Прогнозирование спроса на поездки с использованием машинного обучения является ключевым элементом в оптимизации работы транспортных

сервисов, таких как такси, карпулинг и общественный транспорт по запросу. Основными методами прогнозирования спроса являются рекуррентные нейронные сети, особенно их модификация LSTM (Long Short-Term Memory). Они учитывают сезонные колебания, время суток и другие факторы, влияющие на спрос. Например, в «Яндекс Такси» используется модель «Яндекс.Прогноз 2.0», которая анализирует данные о поездках, геоаналитику, информацию о погоде и событиях в городе для предсказания спроса. В Uber применяются различные методы прогнозирования, включая рекуррентные нейронные сети и квантильную регрессию, для предсказания спроса на поездки. Выбор метода зависит от доступных данных и бизнес-требований. Графовые нейронные сети, такие как T-GCN (Temporal Graph Convolutional Network), моделируют пространственно-временные зависимости в транспортных сетях. Они эффективно предсказывают трафик, учитывая топологию дорожной сети и динамику потока транспорта.

- **Алгоритмы совместного использования поездок** являются неотъемлемой частью современных транспортных систем, обеспечивая эффективное распределение пассажиров и водителей. С развитием технологий и увеличением городского населения эти алгоритмы становятся все более сложными и адаптивными. Например, алгоритм динамического дерева эффективно решает задачу совпадения пассажиров и водителей в реальном времени, учитывая расписания водителей и оптимальную последовательность посадки и высадки пассажиров. Он обеспечивает быстрое время отклика и может быть применен для эффективного распределения пассажиров.
- **Алгоритмы динамического подбора поездок с оптимизацией по времени** играют ключевую роль в повышении эффективности карпулинга. Они позволяют минимизировать время ожидания пассажиров, снизить заторы и улучшить использование транспортных средств. Один из наиболее эффективных алгоритмов – «Глубокое машинное обучение со сжатием и сегментацией входящих данных». Этот алгоритм использует глубокое обучение для динамического определения оптимального радиуса совпадения, который варьируется в зависимости от пространства, времени, текущего спроса пользователей и предложения подвижного состава.

Цифровые двойники

Эффективность транспортной системы зависит от двух базовых факторов: во-первых, от соответствия внедряемых подсистем требованиям пользователей и прогнозируемым тенденциям в изменении их потребностей при естественных финансовых ограничениях, а во-вторых, от своевременной модернизации, учитывающей социальные и экономические реалии большого города. Начальному проектированию обычно предшествуют специальные технические и социальные исследования и расставление приоритетов. Огромная проблема заключается в том, что исходно полученные данные при нынешней динамике эволюции городов быстро устаревают. Поэтому, выявив очередную проблему на основе жалоб пользователей, администрации ищут решение и проводят модернизацию на основе уже неактуальных исходных данных. Поэтому цифровые двойники становятся ключевым инструментом для управления транспортными системами – от мегаполисов в целом до отдельных транспортных подсистем. Они позволяют моделировать, прогнозировать и эффективно управлять ресурсами, обеспечивая безопасность, устойчивость и экологичность.

Цифровой двойник (иногда называемый цифровым близнецом) – программная модель физического объекта, процесса или системы, которая используется для сбора и анализа данных о реальном состоянии физического объекта на основе мониторинга его доступных параметров, восстановления на основе моделей объекта недоступных для прямого измерения параметров и предсказания поведения объекта или процесса в реальном времени. Несколько простейших примеров:

- При проектировании подъездов к новым строениям, городских развязок, велодорожек и т. п. необходимы средние и максимальные параметры загрузки близлежащих улиц в настоящее время, а не замеренные пару лет назад.
- Для расчета времени прибытия на остановку экипажа общественного транспорта, движущегося по определенному маршруту, нужно не установленное в городе расписание движения по этому маршруту, а местонахождение ближайшего к остановке экипажа и текущая загрузка дорог. Для построения прогноза возможных задержек относительно расписания

на сегодняшний день нужны данные запланированного количества экипажей на маршруте и количество вышедших на маршрут.

- Расчет тарифа парковочных мест для нахождения баланса между спросом и предложением требует моделирования на актуальных данных загрузки улиц и имеющихся парковочных мест.

Основные компоненты цифрового двойника:

- **Физический объект или система.** Это реальный объект или процесс, например, транспортное средство, расположение и алгоритмы переключения светофоров, парковочное пространство, системы управления транспортными компонентами.
- **Цифровое представление.** Создается виртуальная модель объектов или процессов, которая может включать в себя геометрические данные объекта, данные о его текущем состоянии и/или накопленные данные, а также сенсоры и различные датчики, отслеживающие параметры объекта.
- **Данные в реальном времени.** Цифровой двойник получает данные о реальном объекте в режиме реального времени. Это могут быть данные с датчиков (температура, состояние дорожного полотна, трафик на дорогах, расписание общественного транспорта и т. п.), которые обновляются и передаются в виртуальную модель.

Ключевые применения цифровых двойников на транспорте:

1. Актуализация данных о транспортной инфраструктуре и дорожном движении.
2. Анализ и управление движением: цифровые двойники позволяют анализировать плотность трафика, прогнозировать заторы, управлять светофорами и исследовать сценарии «что, если» до внедрения изменений.
3. Анализ влияния новых маршрутов, перекрытий дорог и изменений в инфраструктуре, например на парковочном пространстве.
4. Оценка времени, затрачиваемого в пробках и поиске свободного парковочного места.
5. Прогнозирование аварий на основе моделирования рисков с целью внесения изменений в транспортную сеть и уменьшения времени реакции служб.
6. Цифровые двойники формируют основу для аналитики и планирования мультимодальных перевозок, включая системы индивидуальной мобильности.

Уже известно более 500 городов в разных странах мира, которые внедряют цифровых двойников для транспортных нужд и экологии.

Оплата проезда и парковки

Мультимодальные и туристические поездки имеют единую природу проблем с оплатой проезда. Пассажиру нужно разобраться с правилами оплаты проезда, заранее приобрести транспортную карту, разовые билеты или абонемент. Оплата банковской картой не требует априорных действий, но практически исключает получение льгот. В Москве существует транспортная карта «Тройка», единая для всех видов транспорта. В некоторых городах также имеется единая транспортная карта. Но позаботиться о приобретении карты «Тройка» необходимо до поездки. При оплате парковок нужно скачивать парковочное приложение города в течение короткого времени бесплатной парковки. Для унификации оплат разных видов транспорта и транспортной инфраструктуры (парковки, прокат транспортных средств и т. п.) создана технология OPEN-LOOP (платежи в открытом контуре), которая в России работает под названием GEOPAY. Для оплаты в этом случае требуется только смартфон с единым транспортным приложением. Экосистема платежей с открытым контуром включает:

- пассажира, использующего транспортное приложение, зарегистрированное в платежной системе общественного транспорта;
- оператора перевозок или билетной системы, допускающего бесконтактную оплату проезда на общественном транспорте;
- эквайера – финансового учреждения, обрабатывающего платежи, взимающего плату за совершенные поездки со счета пассажира и пересылающего полученные средства оператору перевозки.

В традиционном процессе покупки билетов пассажир выбирает тариф и ищет место продажи билетов (абонементов, транспортной карты) или пополняет счет с сохраненной стоимостью перед поездкой. Только после завершения финансовой транзакции выдается билет (или право на поездку), который позволяет пассажиру пользоваться общественным транспортом (за исключением оплаты непосредственно банковской картой, что обычно лишает пассажира любых льгот). Оплата в открытом контуре устраняет этот барьер и необходимость выбора тари-

фа и покупки билетов. Она позволяет путешествовать, пока платеж все еще обрабатывается. Когда пассажир фиксирует платеж на смартфоне, уже находясь внутри транспортного средства, автоматически определяются маршрут и место посадки, рассчитывается правильный тариф, и транзакция осуществляется после завершения поездки. Широкое распространение технологии оплат в открытом контуре будет важным шагом в продвижении парадигмы MaaS и, следовательно, в направлении к устойчивой мобильности в большом городе.

Умные парковочные пространства

Изменение предпочтений пользователей в выборе средств передвижения и связанное с этим развитие парадигмы MaaS хотя и уменьшает использование личного транспорта, но не скоро скажется на занятости парковок возле центров притяжения. Большие города уже ощутили снижение спроса на парковочные места в микрорайонах с высотными жилыми зданиями, но без введения ограничительных мер парковки невозможно найти баланс между спросом и предложением в центральных районах городов. Парковки являются важным элементом транспортной системы города. Сложность их проектирования, как и разработки парковочной политики, соответствующей структуре и другим особенностям города, часто недооценивается. Обычно значительно больше внимания сосредоточено на строительстве других элементов транспортной системы и дорожной сети. Неправильно сформированная парковочная политика приводит к увеличению городского трафика на 20–30% в часы пик, водители теряют сотни часов в год, простаивая в пробках и поиске парковки.

При использовании умного парковочного пространства две технологии остаются в центре внимания исследователей и разработчиков:

- навигация на свободные парковки с несколькими ограничениями (стоимость часа стоянки, время подхода к месту назначения, наличие свободных СИМ на парковке);
- прогноз наличия свободных мест через интервал времени, равный времени в пути до парковки.

Для решения первой задачи применяют алгоритмы оптимизации мультимодальных маршрутов, а для второй – методы прогнозирования спроса на парковки с использованием цифрового двойника, предоставляющего данные о текущей занятости парковочных мест.

Разработка стратегии устойчивой мобильности становится жизненно необходимой для развития каждого большого города. В Москве и других городах России с миллионным населением активно внедряются различные инициативы, направленные на улучшение городской транспортной мобильности, снижение экологически вредных выбросов и повышение доступности комфортных поездок для всех категорий граждан. Совершенствование общественного транспорта, развитие велосипедной и пешеходной инфраструктуры, использование экологичного транспорта и создание умных парковочных систем – все это ключевые шаги на пути к более устойчивому и комфортному будущему. Одновременно с этим имеет смысл отметить, что пока внедряются только отдельные полезные практики на пути к повышению устойчивости городских транспортных систем. Освоение более совершенных практик – дело близкого будущего.



Дмитрий Устинов, директор МКУ «Парковочное пространство города Суздаля»: «Спасибо авторам за глубокий анализ. Опыт Суздаля подтверждает: умное парковочное пространство – ключевой инструмент управления туристическими потоками, повышения удобства и прозрачности. Мы эффективно применяем подходы управления спросом через тарифы и данные, что улучшает транспортную ситуацию и пополняет бюджет. Планируем развивать интеграцию с MaaS-экосистемами».

Оборудование для обеспечения транспортной безопасности

РЕНТГЕНТЕЛЕВИЗИОННАЯ УСТАНОВКА НЕОСКАН 6550D ДЛЯ ДОСМОТРА РУЧНОЙ КЛАДИ И БАГАЖА

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



АРОЧНЫЙ МЕТАЛЛОДЕТЕКТОР НЕОСКАН МДП - 533

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



ООО «НЕОСКАН»

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

СЕВЕРОБУСЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РФ

Вездеходы позволяют осуществлять перевозки вне периода работы автозимников, повышая мобильность и уровень жизни населения зон «сезонного транспортного обслуживания».

В России примерно 156 тысяч населенных пунктов. Из них 25% (порядка 40 тысяч), где проживает около 20 млн человек, не имеют регулярного транспортного сообщения с соседними населенными пунктами. Зимой между ними могут быть проложены зимники, а в весенний сезон они тают, вскрываются реки, озера, болота и наземное транспортное сообщение между соседними населенными пунктами прекращается. Зачастую остается только воздушное сообщение. Альтернативное решение – вездеходы.

ООО «Завод вездеходов амфибий» производит снегоболотоходы под брендом ЗВЕЗДА. Компания разработала и может производить более 35 различных модификаций амфибийных транспортных средств. Данная техника является российской, импортонезависимой, в конструкции машин используется более 90% узлов и агрегатов российского производства. Вездеходы прошли тестирование в многочисленных экспедициях, таких как «Безопасная Арктика – 2023», экспедиция ВМФ «УМКА» в 2022 году, экспедиция МЧС «Вызов» в рамках «Безопасная Арктика – 2025» и др. Во время экспедиции МЧС «Вызов» вездеход ЗВЕЗДА прошел труднейшие испытания без единой поломки, преодолев около 2600 километров в суровых природных условиях полярной зимы на Чукотке при температурах вплоть до -52°C.

Новейшая разработка компании – Северобусы серии Т («Туристические»). Северобусы ЗВЕЗДА Т24 (машина с колесной формулой 8х8, на 24 пассажирских места), ЗВЕЗДА Т10 (машина с колесной формулой 6х6, на 8–16 пассажирских мест), ЗВЕЗДА Т32 (машина с колесной формулой 10х10, до 36 пассажирских мест) – это арктические автобусы – специальные пассажирские вездеходы, представленные общественности на форуме «Арктика-Регионы» 2025 года.

Вездеходы ЗВЕЗДА созданы для обеспечения круглогодичных безопасных пассажирских

транспортных межпоселковых или туристических перевозок в Арктической зоне РФ в тяжелых природно-климатических условиях. Вездеходы рассчитаны на эксплуатацию при крайне низких температурах – вплоть до -60°C, способны развивать скорость до 80 км/ч на твердом грунте/дороге, перевозить до 5 тонн груза (в зависимости от конструкции кузова и опций). Возможность преодоления водных преград (озер и рек с небольшим течением, до 5 км/ч) связана с наличием рамы-лодки, а также используемыми крупногабаритными шинами сверхнизкого давления и двух водометов (опция, которой Северобусы могут оснащаться). На вездеходах ЗВЕЗДА устанавливаются специально разработанные шины сверхнизкого давления размерности 1780х710-32” или 1850х850-32”, обеспечивающие среднее давление на опорную поверхность 10–25 кПа, высокую проходимость машин и хорошие амфибийные свойства. Дорожный просвет Северобусов составляет 650–700 мм в зависимости от давления воздуха в шинах. Благодаря независимой подвеске и мягким шинам плавность хода машины покрывает. Кажется, что Северобус не передвигается по пересеченной местности, а плывет по ней, как лайнер. Благодаря низкому центру тяжести и широкой колесной базе вездеходы имеют отличную устойчивость на косогорах и устойчивость на воде.

Салон выполнен по современным стандартам междугородних автобусов. Высота в салоне 195 мм, что позволяет комфортно перемещаться в полный рост. Северобус имеет привычное расположение сидений с подголовниками по 4 шт. в ряд, по два с каждой стороны. Все сиденья оснащены трехточечными ремнями безопасности и имеют регулируемые спинки. Для расположения ручной клади над сиденьями вдоль всего салона с левой и правой сторон установлены две верхние полки, имеющие подсветку в темное время суток. Для расположения багажа в задней части салона сделаны грузовые этажерки.



В отдельных моделях там же при необходимости можно организовать зону кофе и чаепития. В этом случае багаж будет размещен на грузовой этажерке напротив этой зоны. Именно в этой части салона выводятся розетки 220 В. Ну а чтобы зарядить телефон/смартфон, планшет или ноутбук, для каждого человека предусмотрены USB-разъемы. Для создания и регулирования микроклимата в салоне установлен кондиционер, а в двух эвакуационных люках на крыше – фильтровентиляционные устройства, обеспечивающие приток воздуха в салон и дополнительный выдув его из салона.

Таким образом, широкий модельный ряд Северобусов ЗВЕЗДА позволяет обеспечивать пассажирские перевозки в Арктической зоне РФ как небольшого числа пассажиров (до 10 человек), так и групп до 36 человек.

Появление вездеходов нового поколения – Северобусов ЗВЕЗДА – позволяет сделать первый шаг в решении серьезной государственной задачи – обеспечения безопасных, транспортных межпоселковых перевозок на Крайнем Севере. Именно там, где на данный момент времени эта область транспортных перевозок (для большин-

ства регионов) практически отсутствует. Важно понимать, что до полного решения задачи еще очень далеко. Сначала необходимо сформировать автобусные парки из Северобусов, договориться с компаниями-перевозчиками об оказании транспортных услуг, а также с компаниями, специализирующимися на разработке привычных для Средней полосы широт онлайн-сервисов по продаже билетов с ясным для каждого человека расписанием автобусных рейсов. И эту работу обеспечить, несмотря на то, что в определенные дни на Крайнем Севере могут быть суровые погодные условия: низкие температуры и сильнейшие пурги. Но если сейчас объединить усилия разработчиков вездеходов, перевозчиков и программистов хотя бы в одном пилотном регионе Крайнего Севера, то через 3–5 лет можно было бы получить стабильные безопасные круглогодичные межпоселковые/междугородные пассажирские перевозки, такие, какими мы их на сегодняшний день привыкли видеть в Средней полосе широт. А это сделает жизнь людей Крайнего Севера немного более комфортной, стабильной и безопасной.

Блохин А.Н.¹, Филиппова Н.А.², Мамедов М.Р.², Гринкевич Н.А.²

¹ НГТУ им. П. Е. Алексеева, ООО «ЗВЕЗДА», Россия, г. Нижний Новгород, e-mail: vezdekhod@zavod-vezdekhodov.ru

² Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Россия, г. Москва, e-mail: tentin3@mail.ru



Дивизион
Климатическое оборудование



СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ И ОБЕЗЗАРАЖИВАНИЯ ВОЗДУХА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА



20 лет

Ассоциации «Единая Транспортная Система «Автобусные Линии Страны»



«Двадцать лет назад, 22 августа 2005 года, в Москве учредительным собранием пассажирских автотранспортных предприятий было принято решение о создании нашей некоммерческой организации для отстаивания интересов предприятий общественного транспорта.



Наша организация с момента ее создания и по сегодняшний день ведет активную и результативную работу по поддержке и развитию транспортной отрасли. Мы идем в едином ряду с ведущими российскими отраслевыми НКО. Мы делаем свое дело, добиваемся результатов и гордимся ими!»

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

НАСТОЯЩЕЕ ИСКУССТВО

19 сентября в городе-герое Волгограде завершился XX Всероссийский конкурс «Лучший водитель трамвая», организованный Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта по заказу ФБУ «Росавтотранс» при поддержке Минтранса России и администрации Волгоградской области.

Конкурс проводится с целью совершенствования профессиональных знаний, повышения роли и популярности профессии водителя городского электротранспорта, укрепления культуры безопасного вождения и обслуживания пассажиров.

Соревнования проходили на территории волгоградского трамвайного депо АО «Электротранспорт Плюс» с 17 по 19 сентября.

В конкурсе приняли участие 44 водителя из 34 городов России, продемонстрировав свое мастерство в управлении трамваями 71-623.03 и 71-911ЕМ по пяти модулям: «Знание Правил дорожного движения», «Знание Правил технической эксплуатации трамвая, должностной инструкции водителя, основ охраны труда и требований транспортной безопасности», «Приемка трамвая перед выездом на линию», «Мастерство вождения трамвая», «Комфортное вождение».

«Волгоград для проведения конкурса выбран не случайно. В этом году мы отмечаем 80-летие Великой Победы. Сталинград, ныне город-

герой Волгоград, стал одним из ярких символов Великой Отечественной войны, примером героизма нашей армии и народа, – отметил заместитель Министра транспорта Российской Федерации **Алексей Шило**. – Волгоград является одним из центров развития трамвайного движения. В далеком 1913 году именно город Царицын стал первым уездным городом, получившим рельсовый транспорт. Единственный в России уникальный скоростной метротрам, часть станций которого расположена под землей, функционирует в Волгограде».

На закрытии конкурса к участникам мероприятия от имени Минтранса обратился директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Александр Васильченко**. Он отметил, что водитель трамвая – это настоящее искусство, которое требует высочайшего мастерства, ответственности и душевной теплоты: «Все вы имеете поистине ювелирное мастерство, безупречное знание техники, умение мгновенно принимать решения в сложных дорожных ситуациях и, что не менее важно, чуткость и доброжелательность к людям. Этот конкурс – возможность еще раз подчеркнуть значимость и престиж вашей профессии».

Приветствуя конкурсантов и болельщиков соревнований, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» **Евгений Мошин** отметил, что все участники соревнований – заинтересованные в своей профессии люди, в профессии, которая ежедневно приносит пользу обществу – пассажирам городского электрического транспорта, и каждый из них уже стал победителем, приняв решение участвовать в конкурсе.





Генеральный директор ОАО «НИИАТ» **Валерий Машков** поблагодарил принимающую сторону – губернатора области, Героя Российской Федерации Андрея Бочарова – за предоставленную возможность организовать соревнования профессионалов на площадке города-героя, провести мероприятие на высоком уровне и показать широкой аудитории пример мастерства безопасного вождения на городском электрическом транспорте.

Председатель комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области **Анатолий Васильев** поприветствовал всех гостей и отметил, что в Волгоградской области динамично обновляют подвижной состав обществен-

ного транспорта. Так, за последние три года закуплено 549 единиц современного общественного транспорта, в том числе 62 трамвая, 112 троллейбусов, 21 электробус, 354 автобуса. Для этого активно используют возможности нацпроектов, федеральных и региональных программ, институтов развития, механизмы государственно-частного партнерства. Кроме того, продолжается масштабная реконструкция трамвайной инфраструктуры.

По итогам соревнований дипломом за 3-е место и сертификатом на 50 тысяч рублей награждена **Кристина Кутявина** из Ижевска. Самая молодая участница состязаний среди девушек! Ей всего 24 года.

Дипломом за 2-е место и сертификатом на 150 тысяч рублей удостоена **Асия Гайнутдина** из Казани.

Победителем XX Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель трамвая» 2025 года стал **Михаил Дыма-ренко** из Волгограда. Он награжден дипломом за 1-е место и сертификатом на 300 тысяч рублей.

По материалам Минтранса России, НИИАТ



ОТЦЫ И ДЕТИ

В преддверии Дня семьи, любви и верности «Движение Первых» провело масштабный фестиваль и онлайн-марафон «Первые. Навыки для жизни». В Медиадоме «Движения Первых» в Национальном центре «Россия» собралось более 30 экспертов, связанных со сферой безопасности.



В число спикеров проекта вошли первый заместитель председателя Общественного совета при Минтрансе России **Борис Лоран** и руководитель аппарата Общественного совета при Минтрансе России **Вячеслав Керов**. Темой их беседы с подрастающим поколением стала культура поведения и безопасность на транспорте.

Говоря о безопасности детей в самом широком смысле и о том, какими навыками они должны владеть, Борис Лоран отметил: главное – это внимательность и ответственность. Вячеслав Керов добавил, что важно усваивать простые истины, которым тебя учат родители: как правильно переходить дорогу, где можно плавать, а где нельзя, какие правила нужно соблюдать, катаясь на велосипеде или электросамокате.

Гостей попросили вспомнить их юность и рассказать о том, чем современные

подростки отличаются от подростков 1970–1980-х годов.

«Каждое поколение отличается от предыдущего. Во время нашей молодости никаких гаджетов не было, – сказал Борис Лоран. – Друг с другом созвониться было очень сложно: надо было найти две копейки и будку с работающим телефонным аппаратом на улице. Поэтому у нас общение шло живьем. В этом, я считаю, наше преимущество, потому что любой прямой контакт гораздо лучше переписки в мессенджере. Но прогресс не остановить. Что касается транспорта, в нашем детстве и его количество, и его интенсивность были гораздо меньше. Сейчас даже вы замечаете, как растет трафик, как меняется подвижной состав».

«Раньше дети больше занимались спортом, – согласился с коллегой Вячеслав Керов. – Сейчас все сидят в гаджетах, играют во всевозмож-

ные стрелялки, ходилки. У многих из-за этого, конечно, портится зрение. Помню, раньше смотришь из окна: с одной стороны – коробочка, где в футбол или хоккей играют, с другой стороны – теннисные столы заняты, на стадионе – постоянно много ребят. Те же шахматы были очень популярны, хотя это уже интеллектуальный спорт».

По мнению Бориса Лорана, то, как себя ведет человек в транспорте, напрямую зависит от его воспитания. «Самое главное – уважайте остальных пассажиров, и они будут уважать вас, – подчеркнул он. – Чтобы психологически комфортно и безопасно провести поездку, соблюдайте правила пользования общественным транспортом. В них четко прописано, в частности, кому следует уступать место. Если вы видите, например, женщину с коляской, помогите ей, подстрахуйте. Все определяет человеческое отношение друг к другу. Это касается не только пассажиров, но и водителя, который тоже должен двери закрывать не тогда, когда в них еще кто-то висит, а когда все вошли в салон».

«Важна активная жизненная позиция, – сказал Вячеслав Керов. – Когда я еду в общественном транспорте и вижу, что никто не уступает место пожилому человеку или беременной женщине, я обязательно подойду к сидящим и попрошу: «Встаньте, пожалуйста, уступите место». Это нормально. Человек может не заметить вошедшего, значит, надо ему подсказать».

Он также обратил внимание, что культура безопасного вождения у человека формируется как раз в подростковом возрасте: «Человек еще не имеет права управлять автомобилем, но уже пользуется средствами индивидуальной мобильности – катается на том же электросамокате. Показательный пример. Пешеходный переход, на светофоре загорается зеленый. Так вот, нужно слезть с электросамоката и пройти по зебре пешком, катая самокат рядом. Это правильно. А переехать на нем по пешеходному переходу – это нарушение правил дорожного движения. И тот, кто привык нарушать ПДД, катаясь на электросамокате, обязательно будет их нарушать уже за рулем автомобиля: «Проеду-ка я на красный. Ну и что? Никого же нет». То есть он в детстве не уступал место в автобусе, в юности катался вдвоем на электросамокате, а когда вырос и поехал на машине, стал регулярно

нарушать скоростной режим. Надо приучать соблюдать правила с ранних лет».

Отвечая на вопрос, о чем должны помнить родители, отправляясь с детьми на отдых, Борис Лоран отметил важность проведения перед поездкой элементарного инструктажа: «Как вести себя на дороге, на воде и т. д. Это довольно простые правила, которые наверняка ребенок уже знает, но о них ему нужно обязательно еще раз напомнить. А вам, ребята, я хочу сказать вот что: не старайтесь всем вокруг продемонстрировать свои умения. В большинстве случаев вот этот, извините за выражение, выпендраж заканчивается травматизмом или даже еще более плачевно. Держите себя в руках. Не забывайте, что от вашего поведения зависит не только ваше здоровье, но и здоровье окружающих. Не создавайте проблем себе, родителям, другим. Получайте удовольствие от отдыха, соблюдая элементарные правила поведения, правила безопасности».

«Ребята, я вас призываю пореже погружаться в интернет, – продолжил он. – Поверьте, жизнь настолько интересна и так фантастически раскрывается, когда все происходит не на экране гаджета, а по-настоящему! Дутая интернет-реальность никогда не сможет заменить живого общения. Что касается патриотизма, здесь я спокоен: у нас на генном уровне заложена невозможность превратиться в то, во что превращаются страны Запада. Но нужно понимать, что, когда вы вырастаете, вы будете передавать уже своим детям, своим внукам то, что сейчас закладывается в ваши головы. Важно, чтобы они были, грубо говоря, забиты правильными вещами, а неправильные в них не попадали».

Вячеслав Керов видит одной из главных задач родителей – отыскать то, что их детей действительно увлекает: «Не может быть такого, что ребенку ничего не интересно. Надо помочь ему найти увлечение, раскрыть сильные стороны, всячески поощрять его в занятиях любимым делом. Тогда у ребенка полнее сформируется мировоззрение, будет своя точка зрения, своя позиция. И в будущем он сможет постоять за себя (не только в физическом плане) и научиться преодолевать любые трудности».

Александр Никитушин

Фото: пресс-служба «Движения Первых»

Российские автобусные линии Проблемы и перспективы развития

Издается при поддержке Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА

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

Все выпуски журнала доступны:

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

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

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

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



«Общественный совет при Минтрансе России»

+7 (916) 997 55 07

✉ apparat@osmintrans.ru



«Единая Транспортная Система»

+7 (915) 232 94 09

✉ info@rosbuslines.ru



Партнерская программа BlaBlaCar

эффективные решения в любой сезон

- Промо цена на платформе
- Таргетированные рассылки
- Бесплатные промо-материалы
- Страница партнера на BlaBlaCar
- Разработка сайта

и другие инструменты для роста вашего бизнеса

**Опубликуйте ваши автобусные рейсы* на BlaBlaCar
и выберите свою стратегию роста**

*Только официальные перевозчики, при предоставлении необходимых разрешительных документов

Стать партнером BlaBlaCar
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:

