

# Интеллектуальные транспортные системы России

# РЕЙТИНГ

СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Выпуск 1 2025 г.



Лучшие в ИТС –  
независимый рейтинг субъектов  
Российской Федерации по внедрению ИТС

Сотрудничество и живое общение –  
«жёлтые страницы ИТС», данные организаций,  
перечень оборудования и ПО

## О РЕЙТИНГЕ

История создания и развития ИТС в России имеет глубокие корни. Ещё в 70-х годах прошлого века на территории бывшего СССР начали внедряться некоторые элементы автоматизации управления дорожным движением. Современный этап реализации ИТС в России берет свое начало во второй половине нулевых годов XXI века. В это время в ряде регионов нашей страны на инициативной основе стали реализовываться региональные ИТС, но единого подхода к этому процессу не было – так возникла потребность в формировании такого подхода. Результатом этого стало принятие ряда Концепций по развитию ИТС в России.

В 10-ых годах в России состоялись знаковые события, а именно XXII зимние Олимпийские игры 2014 г. и чемпионат мира по футболу 2018 г., для успешного проведения которых требовалась современная дорожно-транспортная инфраструктура. Поэтому в городах, принимавших данные мероприятия, активными темпами проводилось строительство ИТС.

Оценив положительный опыт создания ИТС к ОИ-2014 и ЧМ-2018, власти дали старт национальному проекту «Безопасные качественные дороги», в рамках которого стали создавать ИТС в городских агломерациях с численностью жителей более 300 тыс. человек. В 2024 году в данной программе участвовали уже 62 городские агломерации в 56 субъектах страны.

На сегодняшний день широкое распространение получила методика оценки ИТС, основанная на определении уровней зрелости. Она производится на уровне городских агломераций и отражает только количество подсистем ИТС, а также периферийного оборудования, установленного на улично-дорожной сети городских агломераций. Причем оценка производится по регламентированному перечню подсистем. Но, кроме создания ИТС в рамках федерального бюджетирования, ряд субъектов РФ реализует региональные и муниципальные программы по внедрению подсистем ИТС, не входящих в перечень приоритетных по существующей методике Министерства транспорта РФ. При этом многие агломерации, находясь в полном неведении об опыте реализации ИТС в соседних регионах.

Начиная с 2025 года, в нашей стране стартовал национальный проект «Инфраструктура для жизни», который направлен на создание комфортной дорожно-транспортной среды, обязательным элементом которой является ИТС. Т.е. идет переход от количественных показателей развития ИТС к качественным. Кроме того, актуальным направлением развития ИТС в нашей стране является создание региональных ИТС и дальнейшая подготовка к созданию национальной ИТС. Для достижения поставленных целей необходимо развитие «сообщества ИТС», которое должно интегрировать в себе весь передовой отечественный опыт в области создания, развертывания и эксплуатации ИТС, опираться на обмен опытом между всеми регионами нашей страны, а также единую методологическую базу оценки уровня развертывания региональных ИТС.

Целью работы Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» по созданию «Рейтинга субъектов Российской Федерации по внедрению ИТС» являлось формирование единого информационного пространства, в котором каждый субъект нашей страны сможет получить данные об опыте реализации

ИТС в других регионах, а также найти контактную информацию о своих коллегах и ключевых игроках рынка ИТС. Также рейтинг позволяет произвести сравнительную оценку уровня развернутости ИТС в Российской Федерации.

## ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОЦЕНКИ УРОВНЯ РАЗВЕРТЫВАНИЯ ИТС В РЕГИОНАХ

Оценка уровня развертывания ИТС в регионах нашей страны производилась по относительным показателям распространения различных элементов ИТС на дорожной сети, а также по степени вовлеченности жителей региона в процесс функционирования ИТС. Отметим, что уровни зрелости ИТС в данном рейтинге не учитывались, т.к. в него включались как регионы, внедряющие ИТС в рамках федеральных программ, так и регионы, не попавшие в эти программы.

Для оценки уровня развертывания ИТС был определен перечень абсолютных показателей, показывающих количество периферийного оборудования, подсистем ИТС, а также численность сотрудников Центров управления дорожным движением, центров управления и мониторинга общественного транспорта. Кроме того, при определении уровня развертывания ИТС в регионах применялись показатели, характеризующие уровень развития общественного транспорта и диспетчеризации управления служб содержания дорог, развития инфраструктуры пассажирских перевозок, возможности обеспечения приоритетного проезда. Важным аспектом при определении уровня развития ИТС в регионах является и открытость процесса реализации ИТС для экспертного сообщества и жителей региона. Все значения показателей принимались на основании региональных ответов на запросы по этим показателям.

Всего было выделено двадцать семь абсолютных показателей, которые были разбиты на группы:

Группа 1. Показатели оснащённости периферийным оборудованием.

Группа 2. Показатели развернутости подсистем ИТС на дорожной сети региона.

Группа 3. Показатели развитости пассажирского транспорта.

Группа 4. Показатели кадровой обеспеченности и экспертной оценки ИТС региона.

Группа 5. Показатели информационного взаимодействия жителей и ИТС.

Группа 6. Показатели активности ИТС в социальных сетях.

Показатели оснащённости периферийным оборудованием и развернутости подсистем ИТС на дорожной сети региона определялись относительно протяженности опорной дорожной сети региона. Значения показателей (кроме доли светофорных объектов, осуществляющих приоритетный проезд) определялись по формуле:

$$P_i = \frac{N_i}{S_{\text{опк}}} \quad (1),$$

где  $N_i$  – абсолютное значения  $i$ -го показателя ( $i$  – общая численность светофорных объектов, детекторов транспорта, метеостанций и т.д.);

$S_{\text{опк}}$  – протяженность опорной дорожной сети региона.

Значение показателя доли светофорных объектов, осуществляющих приоритетный проезд, определялась по формуле:

$$P_{\text{сп}} = \frac{N_{\text{сп}}}{N_{\text{сф}}} \quad (2),$$

где  $N_{\text{сп}}$  – абсолютное значение численности светофорных объектов в регионе, осуществляющих приоритетный проезд;

$N_{\text{сф}}$  – абсолютное значение общей численности светофорных объектов в регионе.

Показатели развитости пассажирского транспорта определялись по отношению к численности пассажирского транспорта и протяженности опорной дорожной сети. Для определения долей подвижного состава общественного транспорта, передающего информацию о численности перевозимых пассажиров и оснащенного системами информирования пассажиров в реальном времени, использовалась следующая формула:

$$P_{\text{от}}^i = \frac{N_{\text{от}}^i}{N_{\text{от}}} \quad (3),$$

где  $N_{\text{от}}^i$  – абсолютное значение численности подвижного состава общественного транспорта, передающего информацию о численности перевозимых пассажиров или оснащенного системами информирования пассажиров в реальном времени;

$N_{\text{от}}$  – абсолютное значение общей численности подвижного состава общественного транспорта.

Плотность размещения умных остановок определялась по формуле (1). В качестве значения  $N_i$  в данном случае принималось абсолютное значения численности умных остановок в регионе.

Группа показателей кадровой обеспеченности и экспертной оценки ИТС региона учитывала общую численность сотрудников Центров организации дорожного движения, Центров управления и мониторинга общественного транспорта, а также количество этапов внедрения ИТС в регионе. Доля специалистов ЦОДД и ЦУМОТ, имеющих профильное образование, определялась по формуле:

$$P_{\text{от}}^{\text{кадр}} = \frac{N_{\text{от}}^{\text{кадр}}}{N_{\text{от}}} \quad (4),$$

где  $N_{\text{от}}^{\text{кадр}}$  – абсолютное значение численности сотрудников ЦОДД и ЦУМОТ, имеющих профильное образование;

$N_{\text{от}}$  – абсолютное значение общей численности сотрудников ЦОДД и ЦУМОТ.

Уровень независимой оценки реализации ИТС определялся по формуле:

$$P_{\text{от}}^{\text{оц}} = \frac{N_{\text{от}}^{\text{оц}}}{N_{\text{от}}} \quad (5),$$

где  $N_{\text{от}}^{\text{оц}}$  – абсолютное значение численности этапов реализации ИТС в регионе, которые проходили независимую оценку;

$N_{\text{от}}$  – абсолютное значение численности этапов реализации ИТС в регионе.

Оценка информационного взаимодействия жителей и ИТС производилась с учетом общей численности подсистем ИТС, развернутых в регионе, а также доступности информации об ИТС для жителей. Определение значений уровней доступности информации о функционировании ИТС и вовлеченности жителей в процессы ИТС определялись по формуле:

$$P_{\text{инт}}^i = \frac{N_{\text{инт}}^i}{N_{\text{сф}}} \quad (6),$$

где  $N_{\text{инт}}^i$  – абсолютное значение численности подсистем ИТС, информация о которых доступна на онлайн-платформах ИТС, или численности подсистем ИТС, в которые жители могут передавать информацию через онлайн-платформы ИТС;

$N_{\text{сф}}$  – абсолютное значение численности подсистем в регионе.

Активность ИТС в социальных сетях оценивалась по данным о количестве жителей регионов, принимающих активное участие в создании, развитии и функционировании ИТС посредством социальных сетей, и общей численности населения региона. Значение показателя определялось по формуле:

$$P_{\text{акт}} = \frac{N_{\text{сц}}}{N_{\text{жит}}} \quad (7),$$

где  $N_{\text{сц}}$  – абсолютное значение численности участников (подписчиков) официальной группы или канала, посвященного ИТС региона, в социальных сетях;

$N_{\text{жит}}$  – абсолютное значение численности населения региона.

Значения каждого показателя было признано равнозначным, поэтому методом среднего арифметического определялось значение группового показателя (для определения значения группового показателя использовались значения относительных показателей, входящих в данную группу).

Финальное значение показателя, характеризующего уровень развертывания ИТС в регионе, определялось на основании групповых показателей (по методу среднего арифметического).

Следует отметить, что не все субъекты нашей страны, отправившие ответы на запросы об уровне развития ИТС, приведены в финальной классификации. Это обусловлено тем, что многие регионы только приступили к созданию ИТС, поэтому включение их в ранжирование наравне со «старожилами», реализующими ИТС в течение нескольких лет, является некорректным. Несмотря на это, мы выражаем глубокую благодарность всем нашим коллегам.

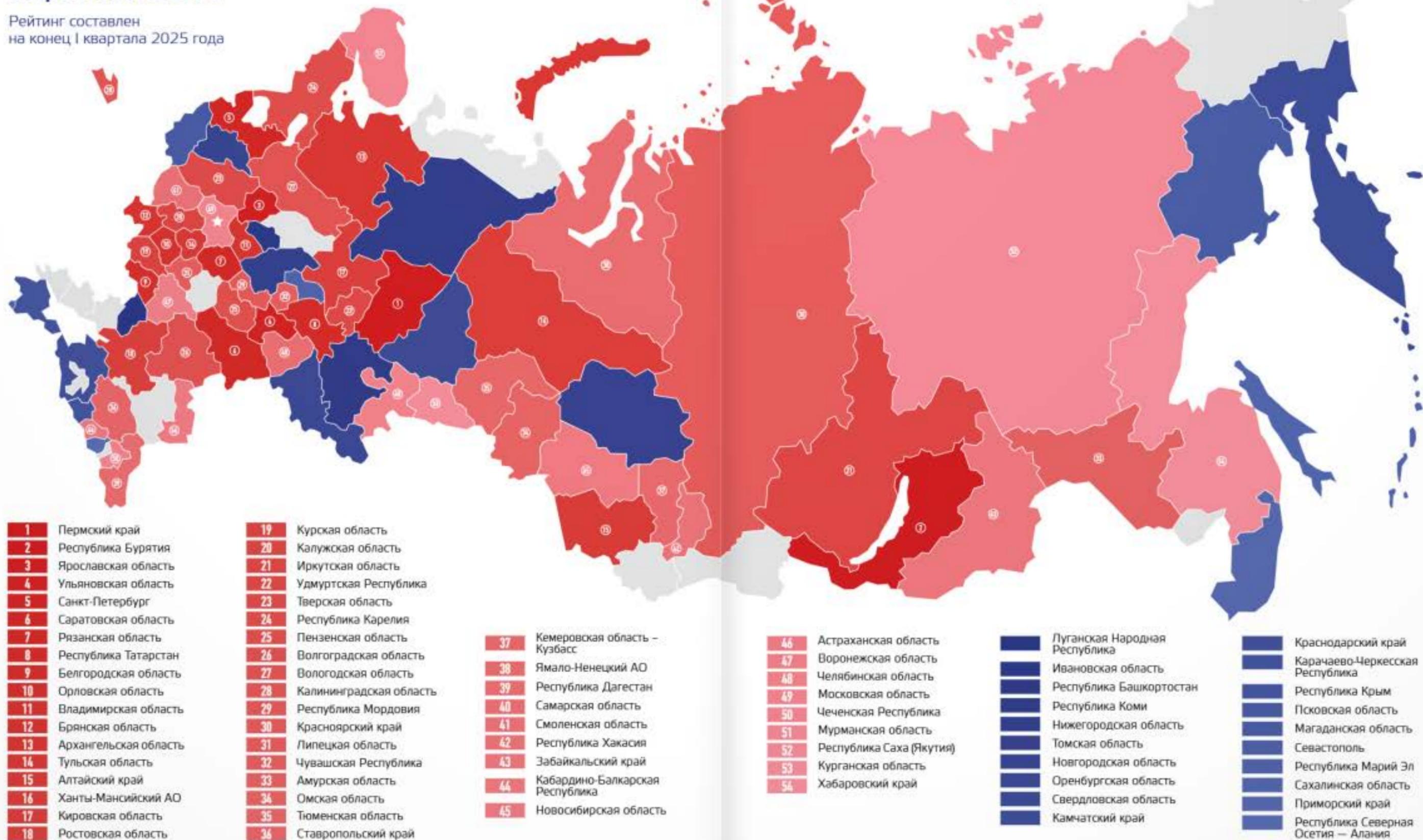
Выражаем искреннюю благодарность и всему профессиональному сообществу ИТС в субъектах Российской Федерации за поддержку нашей инициативы по оценке уровня развития региональных ИТС. Надеемся, что начинание послужит укреплению профессионального диалога и будет способствовать дальнейшему развитию интеллектуальных транспортных систем и расширению Рейтинга за счет новых участников.

## ИСТОЧНИКИ ДАННЫХ:

1. Протяженность дорог, входящих в опорную сеть, – ФГИС «Система контроля дорожных фондов» (ФГИС СКДФ).
2. Численность населения – Территориальные органы Федеральной службы государственной статистики.
3. Контактная информация, данные о количестве объектов ИТС и финансовом обеспечении реализации ИТС в регионе – данные, предоставленные официальными органами исполнительной власти субъекта РФ (показатели, полученные в формате «Нет данных», «Сведения отсутствуют» или аналогичном, при составлении рейтинга не учитывались).

## Распределение регионов по развитию ИТС

Рейтинг составлен на конец I квартала 2025 года





№

1



Пермский край

Пермский край — субъект Российской Федерации, расположенный в европейской части России, входит в состав Приволжского федерального округа. Административный центр: город Пермь.

**32 940 км**

Протяженность дорог, входящих в опорную сеть

**2 483 633 чел.**

Численность населения

**1 333**

Общее количество объектов ИТС

**847 млн рублей**

Выделено средств на внедрение ИТС

**Правительство Пермского края**

614015, Пермский край, г. Пермь, ул. Куйбышева, д. 14  
Тел.: +7 (342) 273-73-01  
E-mail: obladm@permkrai.ru  
www.permkrai.ru

**Администрация города Перми**

614015, Пермский край, г. Пермь, ул. Ленина, д. 23  
Тел.: +7 (342) 217-33-46  
E-mail: agd@permt.permkrai.ru  
www.gorodperm.ru

**Министерство транспорта Пермского края**

614000, Пермский край, г. Пермь, ул. Луначарского, д. 100  
Тел.: +7 (342) 244-95-95  
E-mail: mintrans@mintrans.permkrai.ru  
www.mintrans.permkrai.ru

**Государственное краевое учреждение «Центр безопасности дорожного движения Пермского края»**

614068, Пермский край, г. Пермь, ул. Пермская, д. 164  
Тел.: +7 (342) 236-00-20  
E-mail: info@cbdd.permkrai.ru  
www.cbddperm.ru

Количество светофорных объектов, подключенных к АСУДД	<b>249</b>
Количество детекторов транспорта на УДС региона	<b>572</b>
Количество видеокамер подсистемы видеонаблюдения, детектирования ДТП и ЧС на УДС региона	<b>458</b>
Количество метеостанций подсистемы метеомониторинга на УДС региона	<b>43</b>
Количество ДИТ и ЗПИ на УДС региона	<b>11</b>

**Интеграторы и поставщики оборудования ИТС**



**ПОКАЗАТЕЛИ ОСНАЩЕННОСТИ ПЕРИФЕРИЙНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ**



**ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВЕРНУТОСТИ ПОДСИСТЕМ ИТС НА ДОРОЖНОЙ СЕТИ РЕГИОНА**

