



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

№ ТПП-3 / 2024

Москва, ул. Ильинка, 6/1, с. 1

[tpprf@urbanparks.ru](mailto:tpprf@urbanparks.ru)

+7 (495) 748-93-34

Документ подготовлен по итогам заседания подкомитета по паркам ТПП РФ от 28 июня 2024 года и последующей проработки данного вопроса членами и партнерами подкомитета

## Развитие альтернативного туристического транспорта для парков и общественных пространств

### Введение. Для формирования команды заинтересованных

С развитием альтернативного и альтернативного туристического транспорта (самокатов, велосипедов, веломобилей, многоместных велосипедов и других видов) на территориях городов возникает множество юридических коллизий и вопросов.

Одной из ключевых проблем является отсутствие четких механизмов взаимодействия между гражданами, которые ежедневно используют данный транспорт, и администрациями парков и общественных пространств. Неправильное или неконтролируемое использование таких транспортных средств нередко приводит к увеличению количества несчастных случаев.

Кроме того, остаются нерешенными вопросы размещения пунктов проката, особенно для видов транспорта, работающих через мобильные приложения, не требующих наличия персонала или специально оборудованных киосков. На этапе проектирования общественных пространств редко учитывается активное использование альтернативного и альтернативного туристического транспорта, что создает дополнительные трудности и подчеркивает необходимость разработки специализированных маршрутов и инфраструктуры.

Подкомитет по развитию парков и общественных пространств ТПП РФ, Ассоциация парков России при поддержке предпринимательского сообщества, выступили с инициативой урегулирования этих вопросов.

Мы приглашаем предпринимателей, депутатов и руководителей, ответственных за данное направление в своих городах, к совместной работе по выработке единых и понятных правил размещения и использования альтернативного и альтернативного туристического транспорта.

Инициатива будет представлена в виде рекомендаций городским властям, а также предложений законодательным собраниям по внесению изменений в существующее законодательство.

#### *Участие в подготовке документа принимали:*

- **Лапшин А.В.** — председатель подкомитета по управлению городскими парками и развитию общественных пространств Торгово-промышленной палаты РФ, член Совета Ассоциации парков России, президент Международного форума парков стран БРИКС
- **Янкевич Д.А.**, исполнительный директор ООО «Карета»



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

## **Основные пояснения, определения , задачи.**

### **1. Альтернативный транспорт**

Альтернативный транспорт – это средства индивидуальной мобильности (СИМ), а также компактные и экологичные средства передвижения, предназначенные для использования в городских условиях, общественных и водных пространствах.

#### **Примеры:**

##### **1. Наземный транспорт:**

- Электросамокаты
- Моноколеса
- Электровелосипеды
- Гироскутеры
- Лонгборды и скейтборды

##### **2. Водный транспорт:**

- Электролодки
- Катамараны
- Гидробайки (водные велосипеды)
- Каяки и каноэ (экологичные варианты для водоемов в парках)
- Сапборды (SUP-доски)

#### **Преимущества:**

- Экологичность: отсутствие вредных выбросов.
- Компактность: легко адаптируется к различным пространствам.
- Удобство: позволяет перемещаться по труднодоступным или ограниченным территориям.
- Гибкость использования: может быть адаптирован для личного, группового или арендного использования.

### **2. Альтернативный туристический транспорт**

Альтернативный туристический транспорт – это транспортные средства, разработанные специально для туристических целей, с функционалом, повышающим вовлеченность и комфорт путешествий. Такие транспортные средства обычно интегрируются с цифровыми и технологическими решениями.

#### **Примеры:**

- Веломобили для семейных прогулок и групповых экскурсий.
- Многместные велосипеды (до 6 человек).
- Велорикши.
- Электрические шаттлы.
- Электрические гольфкары для экскурсий.
- Водный транспорт для экскурсий (гидробайки, лодки, катамараны с аудиогидом).



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

Функциональные дополнения для туристов:

- Туристические маршруты - специально разработанные маршруты, учитывающие достопримечательности, комфорт и безопасность.
- Аудиогиды - интеграция с мобильными приложениями, автоматически воспроизводящими информацию о местах при приближении к гео-точкам.
- Видеоконтент - встроенные устройства или приложения для просмотра исторических реконструкций, AR/VR-туров.
- Интерактивные технологии - геймификация маршрутов (например, выполнение квестов на основе местных достопримечательностей).
- Интеграция с health-гаджетами (мониторинг пульса, калорий, маршрута активности).

Комфорт для туристов:

- Удобные сиденья с местами для детей.
- Корзины или багажные отделения для личных вещей.
- Подставки для смартфонов и планшетов.

Преимущества:

- Экологичность: минимальное воздействие на окружающую среду.
- Безопасность: устойчивые конструкции, низкая скорость передвижения.
- Инклюзивность: адаптация для семей с детьми, пожилых людей и групп.
- Вовлеченность: помогает изучать местность и достопримечательности с использованием технологий.

Важность:

Такой подход позволяет создавать уникальные туристические продукты, привлекая больше посетителей, увеличивая доходы парков и туристических зон и поддерживая экологическую концепцию.

## **Основные задачи которые необходимо решить**

- внесение изменений в действующие нормативно-правовые акты для возможности развития альтернативного туристического транспорта и реализации проектов и инициатив, предлагаемых со стороны МСП ( Малого и среднего предпринимательства ) для парков и туристических зон в контексте следующих проблем:

1) У хозяйствующих субъектов (парков, туристических зон) нет законного способа ограничить или регулировать движение СИМ по территории парков ;  
(предлагается разработать предложения которые можно прописать в законодательных инициативах регионов)

Пример:

Предложения для законодательных инициатив регионов по регулированию СИМ в парках и туристических зонах :

1. Введение правовых полномочий для хозяйствующих субъектов (парков, туристических зон):

- Предоставить парковым администрациям право устанавливать локальные правила передвижения СИМ на территории парка или туристической зоны.
- Утвердить обязательность размещения информации о правилах эксплуатации СИМ (скоростные ограничения, запрет въезда на определенные территории и т.д.) на входных зонах и в мобильных



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

приложениях операторов.

## 2. Установление зон с различными режимами использования СИМ:

Разделить территорию парка на зоны с ограничениями или запретами:

- Пешеходные зоны - полный запрет на использование СИМ.
- Смешанные зоны - допустимая скорость до 10 км/ч.
- Зоны для СИМ: специально выделенные маршруты для безопасного передвижения.

Закрепить обязательство операторов СИМ (арендных компаний) интегрировать данные о зонировании в свои системы с GPS-трекерами, чтобы автоматически ограничивать доступ к запрещенным зонам.

## 3. Регулирование скорости и технических характеристик СИМ на территории парков:

- Установить максимальную разрешенную скорость передвижения СИМ на территории парков (например, не более 10-15 км/ч).
- Ввести обязательное требование для операторов СИМ ограничивать скорость транспортных средств через программное обеспечение.
- Запретить использование СИМ с определенными техническими характеристиками (например, весом выше 50 кг или с мощностью двигателя выше 350 Вт) в туристических зонах.

## 4. Согласование и лицензирование операторов СИМ:

- Обязать операторов получать разрешение на размещение транспортных средств на территории парков, туристических зон, общественных пространств, согласовывая количество техники, зоны размещения и маршруты передвижения.
- Ввести систему лицензирования для операторов СИМ с учетом их соответствия установленным требованиям безопасности и экологии.

## 5. Введение ответственности за нарушение правил:

Закрепить ответственность за нарушение правил передвижения на территории парков:

- для пользователей - штрафы за выезд в запрещенные зоны или превышение скорости.
- для операторов - штрафы за несоблюдение правил размещения техники, отсутствие контроля за пользователями.

Ввести возможность временного или постоянного ограничения деятельности операторов, систематически нарушающих установленные правила.

## 6. Создание инфраструктуры для безопасного использования СИМ:

Обязать хозяйствующие субъекты совместно с муниципалитетами выделять средства на создание инфраструктуры для СИМ:

- Велодорожки.
- Парковочные зоны.
- Информационные стенды с картами маршрутов и правилами эксплуатации.

## 7. Проведение пилотных проектов:

- Закрепить возможность запуска пилотных проектов по регулированию СИМ в отдельных парках и туристических зонах для оценки их эффективности.
- Утвердить стандартный регламент запуска пилотных проектов, включающий обязательное согласование с муниципалитетом и операторами.

## 8. Обязательное страхование ответственности пользователей:



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

- Обязать операторов СИМ включать страхование гражданской ответственности пользователей в стоимость аренды, чтобы покрывать возможные убытки в случае инцидентов.

#### 9. Интеграция цифровых технологий для мониторинга и контроля:

- Внедрить системы мониторинга движения СИМ на территории парков (с использованием GPS и IoT-устройств).
- Ввести обязательное использование операторами мобильных приложений с функциями контроля зон катания и ограничения доступа.
- Обязать операторов СИМ предоставлять доступ к данным административной панели управления с целью возможности контроля за соблюдением требований со стороны администрации (хозяйствующего субъекта территории).

\*Эти предложения позволят создать комплексную систему регулирования, обеспечивающую баланс между удобством использования СИМ, безопасностью посетителей парков и возможностью хозяйствующих субъектов эффективно управлять своей территорией.

2) Нет единого порядка (правового документа) в рамках которого хозяйствующий субъект может принимать решения и реализовывать проекты, связанные с развитием **альтернативного туристического транспорта** с участием бизнеса. Действующие постановления не совершенны и не предусматривают всех особенностей реализации подобных проектов.

(подготовить предложения по урегулированию размещения альтернативного транспорта в городах, парках и иных общественных пространствах)

Пример:

Предложения по урегулированию размещения альтернативного туристического транспорта в городах, парках и иных общественных пространствах

#### 1. Разработка единого правового документа для хозяйствующих субъектов

##### 1.1. Цель:

Создание унифицированного регламента, регулирующего размещение и использование альтернативного туристического транспорта (АТТ) с участием бизнеса.

##### 1.2. Содержание документа:

- Определения и термины:

Четкое разграничение понятий «альтернативный транспорт» (СИМ) и «альтернативный туристический транспорт» (АТТ).

- Порядок взаимодействия:

Регламентирование взаимодействия муниципалитетов, операторов и хозяйствующих субъектов (парков, туристических зон).

- Требования к инфраструктуре:

Определение стандартов для размещения станций, парковочных зон, маршрутов и информационных стендов.

#### 2. Введение порядка согласования проектов АТТ

##### 2.1. Упрощение согласования:

- Создание типовой формы заявки на реализацию проектов АТТ.
- Регламентировать сроки рассмотрения заявок муниципалитетами (например, не более 30 рабочих дней).



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

- Утвердить единый перечень требований для запуска проекта:
- Предоставление технико-экономического обоснования
- Согласование маршрутов и зон катания.

## 2.2. Пилотные проекты:

- Законодательно закрепить возможность запуска пилотных проектов на ограниченной территории для тестирования решений перед их масштабированием.

## 3. Регламентация размещения и эксплуатации АТТ

### 3.1. Зоны размещения:

#### Закрепление зон для размещения парковок и маршрутов АТТ:

- В парках - маршруты вдали от зон с плотным пешеходным трафиком либо в этих зонах, но с ограниченным количеством единиц техники для минимизации рисков.
- В городах - велодорожки и отдельные маршруты для туристического транспорта.

### 3.2. Парковочные зоны:

- Определение стандартов для парковок:  
Размеры (например, 6x2 м для 5 единиц техники).  
Инфраструктура: информационные стенды, разметка, покрытие.
- Запрет на использование территорий, не предназначенных для парковки АТТ.

### 3.3. Ограничение скорости:

- Установление максимальной скорости для АТТ на территориях общественных пространств (например, 10 км/ч).

## 4. Введение обязательных требований для операторов АТТ

### 4.1. Лицензирование операторов:

- Введение обязательного лицензирования операторов туристического транспорта.
- Утверждение перечня минимальных требований к технике (устойчивость, ремни безопасности, наличие номерных знаков, наличие световых отражателей, экологичность).

### 4.2. Ответственность операторов:

- Обязательное страхование гражданской ответственности операторов.
- Ответственность за несоблюдение установленных правил эксплуатации АТТ.

## 5. Стимулирование развития АТТ

### 5.1. Инфраструктурная поддержка:

- Финансирование создания маршрутов и парковочных зон для АТТ через государственно-частное партнерство.

### 5.2. Интеграция с городскими сервисами:

- Возможность включения АТТ в программы «умного города» (Smart City):
- Интеграция маршрутов в городские навигационные системы.
- Создание мобильных приложений для аренды и навигации.



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

## 6. Механизмы мониторинга и контроля

### 6.1. Системы мониторинга:

- Введение обязательного использования GPS и IoT-устройств для отслеживания перемещения АТТ.
- Контроль въезда/выезда из разрешенных зон через цифровые системы.
- Предоставление для администрации доступа к административной панели с данными по количеству поездок, количеству техники на территории и координатам размещения парковочных, медленных зон и зон разрешённых для катания.

### 6.2. Оценка эффективности:

- Ежегодное предоставление отчетности операторами АТТ об использовании маршрутов, безопасности и доходах.

## 7. Рекомендации для муниципалитетов и парков

### 7.1. Создание рабочей группы:

- Формирование группы, состоящей из представителей муниципалитета, операторов, экологов и транспортных экспертов для согласования проектов.

### 7.2. Разработка локальных нормативных актов:

- Установление местных правил использования и размещения АТТ с учетом особенностей территории.

### 7.3. Обучение и просвещение:

- Организация информационных кампаний для посетителей и пользователей АТТ.

\* Эти предложения обеспечат четкий регламент для запуска и эксплуатации проектов альтернативного туристического транспорта, поддержат развитие бизнеса в парках и городах, а также повысят безопасность и комфорт для посетителей.

3) У администраций большинства хозяйствующих субъектов нет правовой возможности согласовать запуск пилотного проекта с участием альтернативного туристического транспорта для того, чтобы иметь возможность принять взвешенное решение о необходимости реализации проекта, что часто является причиной для отказа.

(предложить региональным министерствам, дирекциям парков готовые рекомендации по запуску пилотных проектов на своих территориях).

## **Рекомендации для запуска пилотных проектов с участием альтернативного туристического транспорта**

### 1. Введение правового механизма для запуска пилотных проектов

#### 1.1. Закрепление возможности пилотного тестирования в законодательстве:

- Разработать и утвердить правовую норму, позволяющую хозяйствующим субъектам запускать пилотные проекты на территории парков и туристических зон без необходимости внесения



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

долгосрочных изменений в действующие правила.

- Установить срок пилотного проекта (например, от 6 до 12 месяцев) с обязательной оценкой его результатов.

## 1.2. Типовой регламент запуска пилотного проекта:

Утвердить унифицированный регламент, включающий:

- Порядок подачи заявки на проведение пилотного проекта.
- Сроки рассмотрения заявки (например, до 30 рабочих дней).
- Перечень необходимых документов (технико-экономическое обоснование, описание техники, маршрутная карта).

## 2. Этапы реализации пилотного проекта

### 2.1. Подготовительный этап:

- Проведение предварительного согласования с муниципалитетом и администрацией парка
- Определение территорий для тестирования (маршруты, зоны парковки, информационные точки).
- Заключение соглашения между администрацией и оператором, в котором прописаны обязанности сторон, включая обеспечение безопасности и предоставление отчетности.

### 2.2. Тестовый период:

- Установление сроков пилотного проекта (например, 6 месяцев).
- Обеспечение мониторинга безопасности, интенсивности использования и удовлетворенности посетителей.
- Внедрение временных правил регулирования (ограничения скорости, допустимые зоны движения).

### 2.3. Оценка результатов:

- Проведение опросов среди пользователей и сотрудников парка.
- Анализ данных об использовании техники, количестве прокатов, аварийности и обратной связи от посетителей.

### 2.4. Принятие решения:

- Подготовка отчета о результатах пилотного проекта.
- На основании отчета принятие решения о возможности масштабирования или внесения корректив.

## 3. Инфраструктурные требования для пилотного проекта

### 3.1. Парковочные зоны:

- Размещение временных парковочных площадок (например, на 5–10 единиц транспорта).
- Информационные стенды с правилами использования техники и картой маршрутов.

### 3.2. Тестовые маршруты:

- Определение маршрутов с учетом безопасности и минимального конфликта с пешеходными зонами.
- Разметка временных дорожек или использование существующих велосипедных маршрутов.



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

### 3.3. Техническое обеспечение:

- Использование IoT-решений для мониторинга зон движения, контроля скорости и анализа данных о прокатах.

## 4. Рекомендации для операторов

### 4.1. Подготовка технической документации:

- Предоставление описания техники (сертификаты безопасности, технические характеристики).
- Интеграция транспорта с мобильными приложениями для управления и мониторинга.

### 4.2. Ответственность:

- Обязательное страхование ответственности за использование техники.
- Проведение инструктажа пользователей перед использованием.

### 4.3. Отчетность:

- Сбор и предоставление данных о результатах пилотного проекта администрации парка.

## 5. Финансовые аспекты

### 5.1. Минимизация затрат для администраций:

- Пилотный проект реализуется за счет оператора, администрация предоставляет только инфраструктурные площадки.

### 5.2. Оценка экономического эффекта:

- Анализ доходов от аренды техники и дополнительных услуг (например, экскурсий, рекламы).

## 7. Рекомендации по масштабированию

- На основании результатов пилотного проекта разработать предложения по внесению долгосрочных изменений в нормативно-правовые акты.
- Создать типовые методики для других территорий с учетом успешного опыта.

\*Эти рекомендации помогут дирекциям парков и региональным министерствам эффективно запускать и тестировать проекты с альтернативным туристическим транспортом, минимизируя правовые и организационные риски.

## **Пути решения вопросов регулирования альтернативного транспорта**

### 1. Регулирование въезда и движения альтернативного транспорта

#### 1.1. Установление правил въезда:

- Регулирование въезда электросамокатов, скутеров, и других СИМ с целью повышения безопасности и комфорта посетителей.
- Ограничение въезда в зонах с плотным пешеходным трафиком, создание отдельных маршрутов для альтернативного транспорта.



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

## 1.2. Введение платных условий:

- Введение платы за въезд операторов СИМ на территорию парков, туристических зон или набережных для увеличения внебюджетных доходов.
- Заключение соглашений с операторами, включающих обязательства по соблюдению правил эксплуатации техники и ответственности за нарушения.

## 2. Развитие локальных сервисов альтернативного туристического транспорта

### 2.1. Внедрение инновационных технологий:

- Использование умных приложений, интегрирующих VR/AR маршруты, геймификацию, и мониторинг здоровья пользователя (health-гаджеты).
- Автоматизация сервисов: дистанционное управление транспортом, бесконтактная аренда, GPS-мониторинг.

### 2.2. Адаптация сервисов к территории:

- Учет особенностей каждой зоны при разработке маршрутов, функционала транспорта и сервисов.
- Интеграция туристического транспорта с городскими услугами: общественный транспорт, туристические программы, социальные проекты.

## 3. Разработка регламентов взаимодействия

### 3.1. Утверждение стандартов и правил:

- Разработка регламента взаимодействия муниципалитетов и сервисных компаний, включая порядок согласования маршрутов, зон парковки, и размещения техники.

### 3.2. Назначение ответственных лиц:

- Создание контактных центров для жалоб и предложений, а также упрощение взаимодействия администраций с операторами СИМ.

### 3.3. Регистрация операторов:

- Лицензирование операторов с обязательным предоставлением данных о количестве единиц техники, технических характеристиках и зонах эксплуатации.

## 4. Развитие инфраструктуры для альтернативного транспорта

### 4.1. Создание выделенных маршрутов:

- Разработка безопасных маршрутов для передвижения СИМ и альтернативного туристического транспорта, включая велосипедные дорожки, зоны с ограниченной скоростью.

### 4.2. Оборудование парковочных зон:

- Создание парковок для СИМ с информационными стендами, правилами использования и картами маршрутов.

### 4.3. Интеграция инфраструктуры с городскими сервисами:

- Обеспечение доступности транспортных решений для горожан и туристов через городские навигационные системы и приложения.



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ

## 5. Создание условий для запуска пилотных проектов

### 5.1. Пилотное тестирование:

- Закрепление возможности запуска пилотных проектов с упрощенными процедурами согласования и временными правилами эксплуатации транспорта.
- Мониторинг эффективности пилотных проектов, анализ данных об использовании и обратной связи от пользователей.

### 5.2. Типовой регламент для пилотных проектов:

- Включение порядка подачи заявок, согласования маршрутов и зон парковки, сроков тестирования и предоставления отчетности.

## 6. Повышение безопасности использования

### 6.1. Ограничения:

- Установление максимальной скорости передвижения СИМ и туристического транспорта (например, не более 10–15 км/ч в парках).
- Установление максимально допустимого количества СИМ одновременно на территории.

### 6.2. Обязательное страхование:

- Введение обязательного страхования гражданской ответственности операторов и пользователей.

### 6.3. Информирование пользователей:

- Установка информационных стендов с правилами использования, картами маршрутов и зонами ограничения.

## 7. Экономическая поддержка и развитие

### 7.1. Государственно-частное партнерство (ГЧП):

- Субсидирование развития инфраструктуры через государственно-частное партнерство.

### 7.2. Развитие внебюджетных источников:

- Привлечение инвесторов и рекламодателей через брендинг транспорта, парковочных зон и маршрутов.

### 7.3. Анализ экономического эффекта:

- Регулярная оценка экономической выгоды от внедрения туристического транспорта, включая рост числа посетителей, увеличение доходов от аренды и сервисов.

## **Заключение**

Развитие локальных сервисов альтернативного туристического транспорта с применением современных технологий, таких как автономные системы и умные приложения, открывает новые



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ПОДКОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ГОРОДСКИМИ ПАРКАМИ  
И РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННЫХ  
ПРОСТРАНСТВ**

возможности для парков и туристических зон.

Интеграция интерактивных туристических маршрутов с использованием VR/AR, геймификация, а также функции мониторинга здоровья пользователя (через health-гаджеты) позволяет создавать уникальные решения, адаптированные к особенностям каждой территории.

Приоритетное внимание уделяется обеспечению баланса между безопасностью, комфортом и потребностями целевой аудитории конкретной зоны. Такая концепция не только способствует сохранению, но и увеличению дохода внутри парка или иной туристической территории, позволяя эффективно конкурировать с высокотехнологичными городскими сервисами альтернативного транспорта, которые ориентированы преимущественно на транспортную, а не рекреационную функцию.

Кроме того, возможна интеграция локальных сервисов альтернативного туристического транспорта в городские системы — транспортные, туристические, развлекательные и социальные программы, что создаст дополнительные преимущества для пользователей и повысит их вовлеченность.