

О повышении производительности труда и снижении издержек

В. Кузьмина



В Москве 16 апреля в Конгресс-центре Торгово-промышленной палаты Российской Федерации состоялась первая Всероссийская конференция Общероссийского общественного движения «Народный фронт «За Россию», организованная совместно с Союзом транспортников России, по вопросу выполнения майских указов Президента РФ В. Путина. Ключевая тема конференции – «Выработка комплекса мер, обеспечивающих повышение производительности труда и снижение издержек, а также мониторинга инвестиционных проектов в транспортном комплексе». В конференции приняли участие представители Администрации Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, министерств и ведомств, депутаты ГД и члены СФ Федерального собрания Российской Федерации, руководители общественных организаций, профессиональных сообществ, транспортных предприятий, научно-исследовательских институтов и высших учебных заведений.

Основными направлениями развития экономики в майских (2012 года) указах Президента Российской Федерации В. Путина обозначены повышение производительности труда и снижение издержек. Как отметили участники конференции, особенно актуально это для транспортного комплекса, поскольку его производительность в различных секторах снизилась относительно уровня, достигнутого в СССР, в 2–4 раза, а следова-

тельно, пропорционально повысились энергоёмкость, трудоёмкость и весь спектр издержек.

В целях решения этой проблемы Центральный штаб Общероссийского общественного движения «Народный фронт «За Россию» утвердил План комплексных мер по повышению производительности, снижению издержек и повышению уровня социальной защищённости в транспортном комплексе и создал Общественный экс-

пертный совет по мониторингу реализации намеченных мероприятий.

В соответствии с утвержденным планом и была проведена Всероссийская конференция, целью которой стала выработка системного комплекса мер, обеспечивающих повышение производительности труда и снижение издержек в транспортном комплексе.

Проведению конференции предшествовала кропотливая аналити-

ческая работа Общественного экспертного совета ОНФ по транспорту во главе с руководителем президиума экспертного совета В. Ефимовым, членом Центрального штаба ОНФ, президентом Союза транспортников России, первым заместителем Комитета ГД ФС РФ по транспорту.

Его выступление на этом мероприятии стало одним из ключевых. Он охарактеризовал основные проблемы в транспортной отрасли и обозначил возможные пути их решения.

Основные проблемы в транспортной отрасли и возможные пути их решения

В своем выступлении Виталий Борисович Ефимов отметил, что технологическое отставание в товаротранспортных технологиях неслучайно. По его мнению, главная причина заключается в том, что создание условий по повышению производительности и снижению транспортных издержек не является пока продуктом государственной политики. В связи с этим докладчик выделил ряд системных проблем.

Первая системная проблема

Произошел разрыв между поручениями Президента РФ, а также потребностями экономического развития по повышению производительности и снижением издержек и отсутствием таких функций и задач, а следовательно, возможностей выполнения этих целей Правительством РФ, в частности, в транспортном комплексе.

Так, например, для Министерства транспорта РФ Правительство России утвердило более 200 функций, но среди них нет ни одной по созданию в транспортном комплексе условий для повышения производительности подвижного состава и инфраструктуры и снижения издержек, а следовательно, и выполнения майских указов. Таких функций нет и у агентств.

А это значит, им на это не выделена численность, и, следовательно, нет в штате Минтранса структур, специалистов, которые бы соз-

давали условия по повышению производительности и снижению издержек.

Не ведется научно-исследовательская работа по разработке интеллектуальной товаротранспортной логистики и апробированию существующих в мировой практике технологий.

Вместе с тем В. Ефимов обратил внимание, что правительство немало делает и намечает сделать по созданию транспортной инфраструктуры.

Однако создание только транспортной инфраструктуры без использования высокоэффективных товаротранспортных технологий не только не дает возможности ее высокоэффективной фондоотдачи, но, в условиях примитивных товаротранспортных технологий, дополнительным грузом ложится на увеличение цены транспортных услуг.

В этой связи президент СТР озвучил первое предложение Правительству РФ – позволить Минтрансу России включиться в выполнение поручений Президента РФ по повышению производительности и снижению издержек, наделив его в связи с этим соответствующими функциями.

К примеру, в составе Минтранса США имеется мощное подразделение по исследованиям и инновационным технологиям.

Вторая системная проблема

Эксперты определили, что, если бы сегодня производительность подвижного состава находилась на уровне, достигнутом в СССР, транспортные издержки могли бы снизиться более чем на один триллион рублей.

Но, видимо, еще крепка идеология, что рынок сам все решит и все отрегулирует, что это задача только транспортного бизнеса.

И это так, только государство должно создать на рынке такие правила игры, такие механизмы, которые бы мотивировали транспортный бизнес в этом направлении, а также создать инструментарий частногосударственного партнерства в решении этих важнейших экономических задач страны.

В условиях правил игры рынка, существующих в настоящее время, транспортникам легче изъять деньги у товаропроизводителей, повышая тарифы, чем инвестировать в освоение новых технологий.

Что и делается уже в течение двух десятилетий, непрерывно повышая тарифы на одни и те же услуги.

Для примера, на правлении РЖД констатировалось, что на 1,5 тыс. км припортовых станций стоят 240 брошенных эшелонов – это же 15 000 вагонов с готовой продукцией. Только за простой вагонов товарладельцы платят 150 млн руб. в день, не считая убытков от нереализованной продукции. Другого плательщика, кроме товарладельца, в транспорте нет. И он рассчитывается за все прорехи и недостатки. И что интересно – только в нашей стране есть такой феномен, как «брошенные эшелоны».

Кстати, при существующих правилах игры железнодорожники не виноваты – им загрузили, они отвезли; портовики не виноваты, что пришла такая масса груза и нет судов для погрузки; грузовладельцы говорят: «А что мы... Нам дали вагоны, мы загрузили».

Проблема оказывается в организации логистики товаротранспортных потоков. В результате порожняком забиты железнодорожные и автомобильные пути, а скорость вагона практически упала в среднем до 10 км в час, но это же скорость конной повозки.

Однако органа, разрабатывающего и внедряющего правила поведения товаропотоков и обеспечения их транспортом, у нас, к сожалению, нет. А по идее, этим должно было заниматься Министерство экономического развития.

Поскольку отсутствуют соответствующие функции в Положениях Минэкономразвития России и Минтранса России, то ни у того, ни у другого нет юридических прав заниматься этой проблемой. В результате транспорт работает так, как хочет каждый из 600 тыс. его владельцев, а не так, как этого требует экономика России.

В этой связи В. Ефимов озвучил следующие предложения Правительству РФ: возложить на Минэкономразвития функции и полномочия по созданию условий для мотивации сбалансированного развития товарных потоков и сетей и их рационального обеспечения транспортными возможностями, обеспечивающими повышение производительности и снижение издержек.

«И это не зря, – подчеркнул президент СТР, – при Госплане СССР был огромный институт комплексных транспортных проблем».

Третья системная проблема

В. Ефимов обратил внимание, что ведомства с лихвой выполняют поручения Президента РФ по повышению производительности в 1,5 раза в 2018 г. к уровню 2011 г.

Анализ показывает, что и труда большого нет без модернизации производства, без освоения эффективных технологий повысить производительность. Механизм решения простой, поскольку ежегодно тарифы увеличиваются минимум на 7% и, если умножить на семь лет и поделить на ту же численность, вот вам и рост в 1,5 раза.

В транспортных системах и фирмах производительность оценивают по производительности подвижного состава и фондоотдачи транспортной, особенно товаротранспортной, инфраструктуры. А другого быть не может. Других источников доходов у транспортников нет, кроме того, что им заплатят грузовладельцы. И сами посудите, производительность подвижного состава снизилась в 2–4 раза и практически растет на доли процента, а поручения президента по производительности выполняют на 7–10% ежегодно.

В результате президенту лихо отчитываются по повышению производительности, однако, по заключению Всемирного банка, у нас издержки в себестоимости национальных товаров в три раза выше, чем в развитых странах.

Сейчас даже самые «махровые» экономисты в государственных ор-

ганах с трудом представляют зависимость конкурентоспособности экономики страны от уровня использования подвижного состава и транспортной инфраструктуры.

Национальные и мировые специалисты вывели закономерность, что, допустим, увеличение на 1% тарифов на автомобильном транспорте увеличивает себестоимость товаров на 3%.

В этой связи есть следующие предложения Правительству РФ:

1. Производить оценку производительности в транспортном комплексе по эффективности использования подвижного состава и инфраструктуры.



В. Ефимов

2. Взимать повышенную плату за порожний пробег железнодорожных вагонов и автомобилей на платных дорогах.

3. Налоги с владельцев транспорта взимать дифференцированно с учетом использования эффективности подвижного состава, а именно коэффициента использования пробега с грузом, а также использования грузоподъемности.

Четвертая системная проблема

Так сложилась реальная обстановка в транспортном комплексе – в течение почти четверти века как государственные системы, так и транспортное предприятие не имели потребности в научно-исследовательских работах, обеспечивающих освоение высокоэффективных товаротранспортных технологий.

В результате мощный научно-исследовательский потенциал, созданный в СССР, за прошедшие 25 лет практически полностью корродировал.

В научно-исследовательских институтах всех видов транспорта ликвидировались структуры, связанные с товаротранспортными технологиями, и нет больше специалистов, ученых по разработке или адаптации западных высокоэффективных логистических товаротранспортных технологий. Только на железнодорожном транспорте еще сохранились остатки этих структур.

В учебных заведениях имеется масса кафедр и по логистике, и по интеллектуальным товаротранспортным системам. Но беда наших вузов в том, что, излагая теорию этих технологий, они не способны предложить работоспособные рыночные механизмы, работающие в реальной российской действительности. А другого и быть не может, поскольку транспортный рынок не требовал такую продукцию.

Однако не все беспросудно плохо. Часть субъектов транспортного бизнеса сама, правда, каждая как может, пытается освоить передовые товаротранспортные технологии, особенно зарубежные инвесторы.

Есть еще и штучные ученые и специалисты по разработке и освоению в реальных условиях рынка высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий.

В этой связи Правительству РФ предлагается:

1. Профинансировать и поручить включить в НИОКР научно-поисковые и методические работы по реализации указов президента в направлении повышения производительности подвижного состава и транспортной инфраструктуры.

2. Создать механизм частно-государственного партнерства по реализации экспериментальных проектов для отработки высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий, предусмотренных в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. Они вот уже пять лет не реализуются.

В завершение своего выступления В. Ефимов отметил, что проблемы повышения производительности в транспортном комплексе многогранны – от модернизации стратегии государственного управления до мотивации транспортного предпринимательства. Он выразил надежду, что в результате проведения нынешней конференции и последующих региональных съездов удастся выработать не только системный комплекс мер, но и качественные механизмы реализации по достижению целей, поставленных в майских указах президента России. В. Ефимов также предложил рассмотреть их в дальнейшем на Коллегии Минтранса России и Правительственной комиссии по транспорту, а итоги этих двух рассмотрений вынести на заседание Правительства Российской Федерации.

Неотложные меры на грузовом автомобильном транспорте

В рамках проводимого мероприятия представители всех видов транспорта высказали свои предложения по разрешению имеющихся проблем и повышению производительности труда в транспортном комплексе страны. Свое видение этого вопроса в сфере грузового автомобильного транспорта высказал ректор МАДИ, член-корреспондент РАН Вячеслав Михайлович Приходько.

Он проинформировал, что в последнее двадцатилетие в Российской Федерации наметилась устойчивая негативная тенденция к снижению производительности и эффективности использования грузового автомобильного транспорта.

По данным Росстата, только за период с 2008 по 2013 г. годовая выработка в расчете на один грузовой автомобиль снизилась в стране на 12%, себестоимость 10 т-км возросла на 12,5%. Это привело к существенному росту стоимости автотранспортных услуг, ее доли в ценах производства конечных продуктов большинства отраслей экономики

страны, составившей 25–40% против 10–20% в экономике развитых государств мира.

При незначительном изменении объемов грузоперевозок за счет сокращения средней грузоподъемности подвижного состава численность парка грузовых автомобилей в РФ возросла почти в четыре раза. При этом 64% парка имеет срок службы более 10 лет, что существенно ухудшает показатели использования.

Одновременно возросли уровни экологического ущерба, дорожной аварийности автотранспортных средств, снизился уровень соци-



В. Приходько

альной защищенности работников подотрасли.

Причин формирования указанной тенденции несколько, и все они носят глубокий и системный характер, выявленный в результате научно-теоретического и прикладного анализа.

Главные причины такого положения заключаются в следующем:

1. Грузовой автомобильный транспорт практически перестал быть объектом государственной транспортной политики в части разрешительного, объемного, инновационного и финансового регулирования деятельности. Министерство транспорта РФ, недавно созданное Федеральное агентство автомобильного транспорта не имеют соответствующих для этого пол-

номочий, а следовательно, не осуществляют необходимых управленческих функций.

2. Развитие и функционирование грузового автомобильного транспорта страны осуществляются в отрыве от формируемой грузовой логистической системы Российской Федерации, ее регионов и территорий. В результате не реализуется возможность функционирования высокопроизводительных транспортных конвейеров и технологий в терминальных комплексах и транспортных узлах.

3. Гипертрофированно число участников рынка грузовых автотранспортных услуг из-за отсутствия административного регламента допуска операторов перевозок. По данным Росстата, в 2013 г. количество организаций – владельцев парка грузовых автомобилей в РФ превышало 500 тысяч, при этом около 90% этих организаций имели парк подвижного состава, не превышавший по численности 10 автомобилей. В сложившихся условиях усложняется возможность добросовестной конкуренции участников рынка, создается возможность использования теневых технологий автотранспортной деятельности.

4. Развитие малого и среднего автотранспортного бизнеса не обеспечено соответствующей организационной, технологической и финансовой поддержкой со стороны государства, его субъектов и крупного автотранспортного бизнеса. Несмотря на декларированную реализацию федеральной и региональных программ поддержки малого и среднего автотранспортного бизнеса, его развитие, как правило, децентрализовано, не опирается на использование современных логистических технологий управления грузопотоками, единого парковочного пространства, централизованного обслуживания и ремонта автомобилей, медицинского контроля водителей.

5. Практически отсутствует в стране и ее регионах информационно-аналитическая система транспортно-

логистических услуг, необходимая для упорядочения и оптимизации грузодвижения на автомобильном транспорте и формирования специализированных транспортно-логистических кластеров регионов по обслуживанию таких крупных секторов экономики, как строительство, транспортные узлы, оптовая торговля, инновационно-технологические парки и др.

6. Необходимо создание условий для укрупнения организаций-операторов грузовых автомобильных перевозок в целях снижения стоимости перевозок и улучшения саморегулируемости рынка автотранспортных услуг. Что возможно, например, благодаря созданию частно-государственных партнерств, разработке и внедрению стимулирующих режимов страхования автотранспортных средств, устанавливающих регресс ставок страхового премирования операторов перевозок по мере роста указанной мощности.

7. Крайне медленно внедряются на грузовом автомобильном транспорте страны инновационные, в том числе интеллектуальные, транспортные технологии, обеспечивающие в экономически развитых государствах мира скоростные режимы доставки грузов в моно- и мультимодальном сообщении. Это обусловлено отсутствием в РФ, ее регионах специализированной научно-исследовательской и опытно-экспериментальной базы, в первую очередь у профильных вузов и научно-исследовательских организаций, а также требуемого уровня финансирования указанных работ. Данная проблема не стала объектом первоочередного значения для Министерства транспорта РФ, организаций крупного бизнеса других отраслей экономики – потребителей автотранспортных услуг.

8. Не в полной мере соответствует требованиям инновационного развития система подготовки, переподготовки и повышения квалификации всех категорий работников

автомобильного транспорта. Нуждается в дифференциации подготовки водителей автотранспортных средств с учетом их параметров и сложности управления. В условиях перехода на многоуровневую систему высшего специального образования необходимо вернуться совместно с работодателями еще раз к подготовке кадров для автомобильного транспорта и логистических организаций, в том числе через прикладной бакалавриат.

Все вышесказанное требует разработки и принятия необходимых мер по повышению производительности труда и снижению издержек на грузовом автомобильном транспорте, доминирующем в объеме перевозок грузов в стране и являющемся безальтернативным видом транспорта для 80% национальных товаропроизводителей России.

В результате необходимы следующие первоочередные мероприятия для решения обозначенных проблем:

1. Рекомендовать Правительству РФ, Федеральному собранию РФ разработать и принять нормативно-правовые акты по расширению полномочий Министерства транспорта РФ, Федерального агентства автомобильного транспорта, законодательно закрепить в них следующие функции государственного регулирования рынка грузовых автотранспортных услуг:

– введения административного регламента допуска хозяйствующих

субъектов на рынок автотранспортных услуг;

– введения государственной услуги по аккредитации операторов транспортно-логистического бизнеса;

– введения обязательного квалификационного экзамена для получения удостоверения «профессиональный перевозчик»;

– дополнения ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» положениями, регулирующими порядок передачи груза между операторами перевозок, рассмотрение исков и возмещение ущерба, связанного с невыполнением условия договора перевозки груза.

2. Рекомендовать Министерству экономического развития РФ совместно с Министерством транспорта РФ, органами исполнительной власти субъектов РФ разработать и реализовать мероприятия, обеспечивающие формирование системы управления грузодвижением в цепях поставок и направленные на скорейшую разработку национальных стандартов качества логистических услуг, позволяющих обеспечить гарантированно высокое качество оказываемых услуг, снизить базовые тарифы на логистические, в том числе транспортные, услуги.

Указанные стандарты должны обеспечить: регулирование выполнения технологических процедур, включая учет сложных условий реализации операционной деятельности в Рос-



сии (учет паводковых, температурных и весовых ограничений при перевозках); синхронизацию норм технического регулирования с международными стандартами; повышение прозрачности финансовых операций в транспортно-логистическом бизнесе.

Необходима также разработка требований к созданию объектов логистической инфраструктуры. Внедрение требований обеспечит создание современной инфраструктуры, позволяющей проводить высокоскоростное обслуживание грузового транспорта; снизить стоимость хранения и грузообработки за счет использования оптимальных решений по технологии и топологии логистических центров.

В целях планирования рационализации грузопотоков в автотранспортном сообщении необходимо создать и ввести в эксплуатацию федеральную и региональную информационно-аналитическую систему рынка транспортно-логистических услуг, которая позволит обеспечить не только сбор, учет и мониторинг статистических данных об объемах отправления и получения грузов в разрезе субъектов РФ, но и электронную паспортизацию хозяйствующих субъектов автотранспортного и логистического бизнеса.

3. Органам исполнительной власти субъектов РФ рекомендовать разработку региональных программ «Формирование парковочного пространства размещения грузовых автотранспортных средств», реализация которых позволит без привлечения существенных инвестиций (кроме финансирования информационно-коммуникационного плана) оптимизировать использование имущественно-земельного комплекса автотранспортных организаций, свободных территорий в промышленных зонах крупных городов для обеспечения организационного хранения и обслуживания подвижного состава.

4. Просить Правительство РФ разработать и реализовать меры по стимулированию модернизации парка грузового автомобильного транспорта России на основе:



Издержки в себестоимости национальных товаров в три раза выше, чем в развитых странах

- субсидирования государством части кредитных ставок по приобретению экологически чистых автотранспортных средств;

- дифференциации ставок по транспортному налогу и страхованию автотранспортных средств в зависимости от возраста и экологических стандартов;

- ограничения предельного срока эксплуатации автотранспортных средств на территории крупных городов 10 годами;

- введения программы утилизации грузовых автотранспортных средств по аналогу легкового автотранспорта.

5. Рекомендовать Правительству РФ совместно с Российским страховым союзом разработать и ввести систему расширенного страхования гражданской ответственности операторов перевозок для отсева теневых участников рынка, повышения уровня технического контроля автомобилей и роста доверия к операторам со стороны потребителей автотранспортных услуг, включая все проблемы, возникающие в процессе перевозок, от загрязнения окружающей среды до неисполнения обязательства по перевозке груза, просрочке его исполнения и т.д.

6. Министерству транспорта РФ рекомендовать разработать предложения по совершенствованию управления грузовыми автомобильными перевозками в стране, направленные на обеспечение скоростно-

го грузодвижения, с опорой на передовые технологии перевозок грузов.

7. Считать целесообразным проведение профильными вузами и НИИ за счет государственного бюджета, бюджетов субъектов РФ и средств организаций автотранспортного бизнеса комплекса научно-исследовательских работ по проблемам повышения производительности труда и снижению издержек грузового автомобильного транспорта РФ, направленных на модернизацию технологий перевозок, рационализацию структуры парка подвижного состава, имущественного комплекса транспортно-логистической инфраструктуры, создания условий для оптимального взаимодействия хозяйствующих субъектов в рамках частно-государственных партнерств на принципах кооперации и интеграции.

8. Рекомендовать Минтрансу РФ подготовить для практического использования руководящие методические материалы, регламентирующие аттестацию и повышение квалификации руководящих работников и специалистов автотранспортных организаций.

Реализация вышеприведенных мероприятий, по оценочным расчетам, позволит обеспечить:

1. Рост поступлений в государственный бюджет за счет снижения транспортно-логистических издержек в ценах товаров конечного продукта (15–20%) за счет:

- консолидации партий поставок;

- повышения требований к профессиональной компетенции операторов и водителей, осуществляющих доставку грузов;
- оптимизации маршрутов доставки грузов (сокращение порожнего пробега);
- сокращения потребности в автотранспортных средствах за счет мер по интенсификации использования подвижного состава;
- сокращения хозяйствующих субъектов теневого бизнеса.

2. Снижение грузовой автотранспортной нагрузки на улично-дорожную сеть на 20% за счет:

- введения процедур допуска хозяйствующих субъектов для работы в важнейших сегментах рынка автотранспортных услуг;
- введения процедуры аккредитации профессиональных перевозчиков и конкурсных процедур для транспортно-логистического обслуживания государственного заказа на производство и реализацию товаров;
- введения регистрационного сбора при приобретении в собственность подвижного состава (применение повышающих коэффициентов), за исключением необходимости обновления парка (представление технико-экономического обоснования);
- прикрепления индивидуальных предпринимателей автотранспортного бизнеса к опорным автотранспортным организациям (обязательность предрейсового технического осмотра и медицинского осмотра);
- введения обязательных требований по оснащению грузовых АТС средствами навигации.

Основной причиной сбоев движения городского пассажирского транспорта являются задержка и блокирование проезда другими транспортными средствами (около 25% всех простоев), вызванные заторами движения транспортных средств. Снижение грузовой автотранспортной нагрузки будет способствовать повышению скорости движения и росту рейсов, выполненных по расписанию, примерно на 5–8%.



Увеличение на 1% тарифов на автомобильном транспорте увеличивает себестоимость товаров на 3%

3. Снижение экологического ущерба, наносимого грузовым автотранспортом окружающей среде, на 20% за счет:

- повышения требований к автотранспортным средствам (технический регламент);
- поэтапного квотирования численности грузовых автотранспортных средств экологического класса ниже Евро-3;
- введения требований по обязательному оснащению грузовых АТС нейтрализаторами и дожигателями топлива;
- оснащения грузовых автотранспортных средств навигационным оборудованием.

4. При использовании систем навигации на грузовом автотранспорте ожидается получение следующих социально-экономических результатов:

- повышение интегрального коэффициента использования автотранспортных ресурсов на 20%;
- экономия до 8–10% топливно-смазочных материалов;
- увеличение рентабельности автотранспортного производства;
- контроль процесса доставки грузов от поставщика до заказчика и, соответственно, сокращение нецелевого использования автотранспортных средств;
- снижение экологического ущерба, наносимого окружающей среде;
- повышение антитеррористической безопасности транспортных процессов.

5. Формирование сети транспортно-логистических центров в регионах позволит сократить время доставки грузов на 20%, уменьшить транспортно-логистические издержки на 10–15%, сократить потери грузов на 10% и совокупные складские запасы на 30%.

Как отметил В. Приходько, реализация предложенных мероприятий, по оценочным расчетам, позволит сократить транспортно-логистические издержки в целом по стране на 450–500 млрд руб. в год; повысить производительность труда на грузовом автомобильном транспорте на 20–25%, уменьшить численность парка грузовых автомобилей на 300–350 тысяч единиц подвижного состава в расчете на объем грузоперевозок 2013 г.

На конференции также выступили руководители предприятий транспорта, профессиональных объединений и организаций Б. Штерн, Д. Ирхин, И. Корнюшкин, М. Низов, В. Кноль, Т. Пантина, П. Удод, А. Выговский, которые дополнили предложения о мерах по повышению производительности, снижению затрат на перевозки, реализации намеченных проектов.

Для конкретизации плана комплексных мер, выработанного на Всероссийской конференции и учитывающего региональные особенности, в дальнейшем планируется проведение таких конференций во всех федеральных округах России.