

Транспорт России. Стратегия роста в новых условиях

Окончание. Начало в «АТ» № 11, 2022 г.

В. Кузьмина



В Москве в здании Гостиного Двора в середине ноября 2022 г. состоялись XVI Международный Форум и Выставка «Транспорт России», которые стали ключевыми событиями Транспортной недели. Форум включал в себя серию мероприятий по широкому спектру транспортной проблематики.

В предыдущем номере «АТ» было рассказано: об основной пленарной дискуссии «Транспорт России. Стратегия роста в новых условиях», состоявшейся в день открытия Транспортной недели; о результатах работы Государственной информационной системы электронных перевозочных документов; перспективах совершенствования законодательства в области транспортной безопасности; цифровых инструментах для новой логистики и проекте «Южный кластер».

Сегодня речь пойдет о проведении круглого стола по актуальным вопросам модернизации общественного и городского электрического транспорта. Расскажем об отраслевых конференциях «Организация автоперевозок пассажиров и грузов. Вектор развития – комфорт и надежность в сервисе» и «Цифровой дистанционный контроль (надзор)», а также других мероприятиях, организованных в рамках деловой программы Форума, на которых участники смогли не только обсудить актуальные темы, но и получить ответы на интересующие их вопросы.

Транспортные реформы

В рамках XVI Международного форума и выставки «Транспорт России» состоялся круглый стол «Транспортные реформы в городах России – что можно считать реформой и какое место должен занимать горэлектротранспорт в транспортной системе города». Участники мероприятия обсудили программы модернизации и пути развития предприятий городского электрического

транспорта в городах РФ, а также реформу общественного транспорта. В конференции приняли участие заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Роман Кильдюшкин, руководитель проектного офиса ВЭБ.РФ по городскому транспорту Александр Кондрашов, представители академического сообщества и отраслевые эксперты.



Проведение круглого стола «Транспортные реформы в городах России – что можно считать реформой и какое место должен занимать горэлектротранспорт в транспортной системе города»

О модернизации общественного транспорта

Роман Кильдюшкин в своем докладе подчеркнул, что задача развития общественного транспорта имеет особое социальное значение. По его информации, в городах общественным транспортом пользуется не менее половины жителей. «Наша работа как Минтранса направлена на то, чтобы доля общественного транспорта не падала, а росла. Такой постулат закреплён в Транспортной стратегии. Предполагается увеличение доли поездок на общественном транспорте в городах с 54 до 69% как за

развитие инфраструктуры для городских электричек в семи агломерациях Российской Федерации ОАО «РЖД» планирует направить в рамках своей инвестпрограммы 155,4 млрд рублей. Предусмотрены как закупка подвижного состава, так строительство и реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Это позволит улучшить транспортную доступность в регионах. Кроме того, в федеральном проекте аналитически учтены мероприятия других органов власти: Минстроя («Инфраструктурное меню»), Минприроды («Чистый воздух»), Минвостокразвития («ГП «Социально-экономическое развитие ДФО»). Суммарно по этим проектам планируется поставка более 1,2 тыс. транспортных средств.

Отмечена важность комплексного развития городского электротранспорта. «Эти проекты комплексные и предусматривают как обновление подвижного состава и модернизацию инфраструктуры, так и сопутствующей прилегающей территории. В 2022 году Правительством России поддержана реализация таких проектов по модели концессии с субсидированием из федерального бюджета. Основную долю составляют внебюджетные источники. Общий объем инвестиций с учетом федеральных средств составляет более 260 млрд рублей. Субъектами со-



В российских городах общественным транспортом пользуется не менее половины жителей

вместно с Минтрансом и ВЭБ.РФ подготовлено 11 комплексных проектов, согласно которым предусмотрена поставка более 900 транспортных средств, модернизация более 620 км путей. На эти цели из федерального бюджета уже заложено в 2023–2025 гг. более 77,5 млрд рублей», – рассказал представитель Минтранса России. В целях выполнения главной задачи, а именно повышения комфортности транспортного обслуживания граждан, предусмотрено оборудование более 1 тыс. крытых остановочных павильонов с навигационными табло, оснащение трамвайных путей пешеходными ограждениями и освещением. Планируется также создание цифровых платформ управления общественным транспортом, которые будут включать в себя контроль за работой перевозчиков и учет пассажиров, информирование пассажиров и мобильное приложение.

Один из основных принципов – необходимость обеспечить качественное транспортное планирование в субъектах РФ. Примером реализации таких проектов стал Таганрогский трамвай – за 2 года полностью модернизированы инфраструктура и подвижной состав, поставлены 50 трамваев, построены 45 км путей и 102 остановки. Уже сейчас открыто движение по 6 маршрутам.

На заседании Совета Федерации был одобрен законопроект, предусматривающий ответственность субъектов РФ за разработку региональных транспортных планов и стандартов транспортного обслуживания населения. «Появление таких документов – важный шаг к качественному транспортному планированию. При разработке требований к региональным стандартам, которые будут утверждаться Правительством, будем учитывать имеющийся опыт реализации проектов», – подчеркнул представитель Минтранса России. В настоящее время ведется обширная работа по обновлению научно-технической документации, разрабатываются новые национальные стандарты для городского электрического транспорта. Это позволит не только повысить экономическую эффективность транспорта, но и убрать устаревшие требования, которые мешают оперативному внедрению новых технологий.

Минтранс России совместно с заинтересованными органами власти готов в 2023 году обеспечить разработку новой программы по модернизации городского электротранспорта.

Переход к управлению мобильностью

Руководитель проектного офиса ВЭБ.РФ по городскому транспорту Александр Кондрашов в своем выступлении выделил основной критерий успешного комплексного проекта – это переход к управлению мобильностью, в котором транспортное планирование соединяется с управлением дорожным движением, с обязательным учетом средств индивидуальной мобильности как участников дорожного движения. По его мнению, необходи-



На отраслевой конференции «Организация автоперевозок пассажиров и грузов. Вектор развития – комфорт и надежность в сервисе»

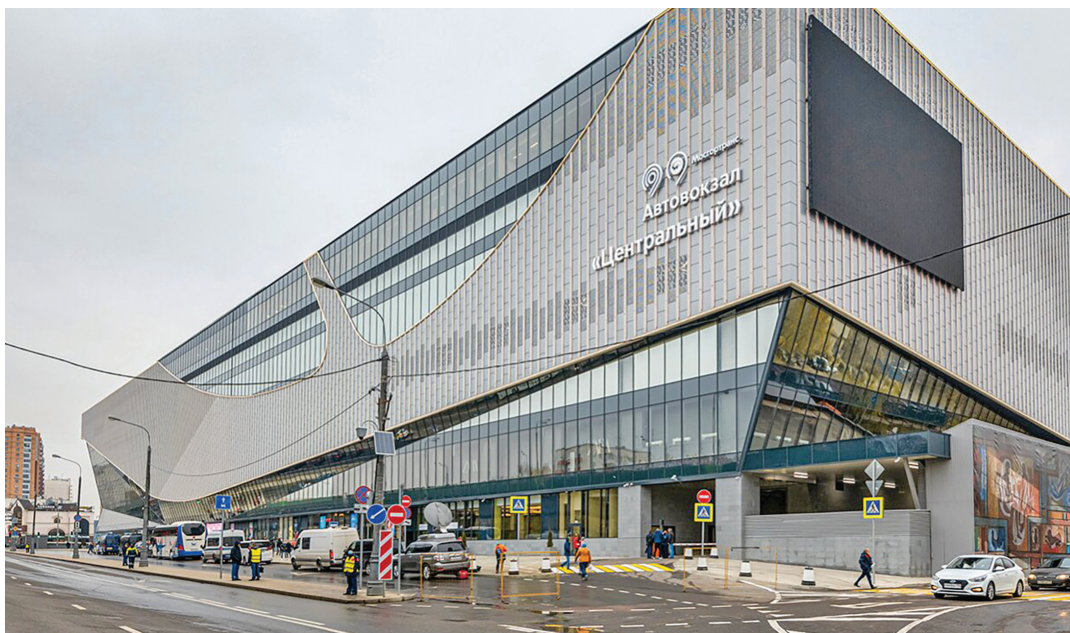
мо создать единую федеральную программу поддержки транспортных реформ с обязательным контролем расходования средств, внести изменения в Федеральный закон № 220 «Об организации регулярных перевозок» и при поддержке Минтруда России и ФНС внедрить меры по «обелению» отрасли. Без реальной честной конкуренции на рынке перевозок невозможно выстроить правильную транспортную систему, отметил руководитель проектного офиса ВЭБ.РФ.

Он также добавил, что в проработке у ВЭБ.РФ находятся 5 троллейбусных проектов, которые будут реализованы с помощью инструмента инфраструктурных облигаций.

Участники дискуссии отметили важность устранения излишнего дублирования маршрутов, правильной организации движения, администрирования приоритетных условий, в том числе выделенных полос, контроля скорости движения при проведении транспортной реформы. Необходимо выстраивать систему взаимоотношений между властью, перевозчиками и гражданами и применять пассажироцентричный подход. Были высказаны предложения о создании единого консолидированного органа управления реформой, реформатировании мер поддержки в зависимости от целей региона и пожелания расширить охват мероприятий, предоставив возможность городам-миллионникам войти в единую комплексную программу.

Организация автоперевозок пассажиров и грузов

В рамках Транспортной недели прошла отраслевая конференция «Организация автоперевозок пассажиров



В 2021 году автовокзал «Центральный» был выведен из подчинения ГУП «Мосгортранс» и передан Службе развития пассажирских перевозок ГУП «Московский метрополитен»

и грузов. Вектор развития – комфорт и надежность в сервисе». Среди тем, поднятых в ходе круглого стола – обеспечение автотранспортного сообщения в новых логистических условиях, равной доступности общественного транспорта; организация перевозки пассажиров по формату «По пути»; новые возможности оплаты проезда, обновление подвижного состава в городских агломерациях в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» (БКД); развитие многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах; обеспечение непосредственного доступа к информации об участниках автотранспортной деятельности через новую IT-систему.

Провел мероприятие и выступил с приветственным словом к участникам конференции генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Валерий Куликов. Он рассказал о деятельности агентства и обозначил новые направления, над которыми ведется работа.

О концепции автостанций малого и особо малого типа

Не всем, наверное, известно, что в настоящее время Московский метрополитен выполняет не только функции по организации и обеспечению перевозок пассажиров в метро, но и решает другие задачи, к примеру, связанные с транспортной инфраструктурой, необходимой для выполнения регулярных автобусных перевозок, подачей заявок на регистрацию в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, реализацией билетов для поездок пассажиров в автобусах.

Как пояснил на отраслевой конференции начальник юридической службы ГУП «Московский метрополитен» Андрей Лебедев, с середины 2021 года предприятие, помимо осуществления перевозок пассажиров на внеуличном транспорте, выполнения функций оператора по реализации билетов на автобусном транспорте, выполнения заказов на перевозки железнодорожным транспортом в г. Москве, стали владельцами четырех автовокзалов и двух автостанций, крупнейших в Москве.

У Московского метрополитена заключено более 300 договоров с автотранспортными компаниями. Став владельцем крупнейшей в Москве транспортной инфраструктуры, компании пришлось погрузиться в отраслевые проблемы. Одной из них является проблема не регистрации в реестре остановочных пунктов, на которых

происходит посадка/высадка пассажиров при выполнении межрегиональных автобусных перевозок.

Андрей Лебедев напомнил, что остановочный пункт – это место остановки транспортных средств по маршруту регулярных перевозок, оборудованное для посадки, высадки пассажиров и ожидания транспортных средств.¹ Для того, чтобы остановочный пункт был легальным для высадки/посадки пассажиров на межрегиональных маршрутах, он должен соответствовать минимальным требованиям, установленным Приказом Минтранса России от 02.10.2020 г. № 406, а также должен быть зарегистрирован в реестре остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.²

Осуществляет регистрацию остановочных пунктов в реестре остановочных пунктов³ Минтранс России.

Регистрация может осуществляться:

- по заявлению владельца остановочного пункта в отношении остановочных пунктов, расположенных на территориях автовокзалов или автостанций;
- по заявлению уполномоченного органа исполнительной власти субъекта РФ, на территории которого расположен остановочный пункт, в отношении иных остановочных пунктов.

Андрей Лебедев сообщил, что 40% всех остановочных пунктов на территории Российской Федерации не включены в реестр Минтранса России, поскольку не соответствуют минимальным требованиям, установленным приказом Минтранса России от 2 октября 2020 г. № 406. Вместе с тем посадка/высадка пассажиров на этих остановочных пунктах все-таки осуществляется.

¹ П. 11 ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ

² Ч. 2 ст. 30 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ

³ Ч. 2 ст. 31 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ

Как пояснил докладчик, с учетом малого пассажиропотока в регионах обеспечение действующих минимальных требований к автостанциям является затратным и нерациональным.

Он напомнил, что посадка и высадка пассажиров по межрегиональному маршруту регулярных перевозок в иных местах наряду с остановочными пунктами, которые включены в состав данного маршрута, запрещена⁴. В противном случае на водителя накладывается административный штраф в размере 3000 руб., а при повторном нарушении – 5000 руб.⁵

Штрафные санкции могут быть наложены и на операторов, продающих билеты с остановкой автобусов на незарегистрированных в реестре остановках.

В связи с этим 1 ноября 2022 года ГУП «Московский метрополитен» закрыл продажи билетов до незарегистрированных остановочных пунктов, несмотря на то что суммарный пассажиропоток от автовокзалов и автостанций ГУП «Московский метрополитен» в незарегистрированные остановочные пункты составляет более 200 000 человек в год. Незарегистрированные остановочные пункты имеются в гг. Лакинске (пассажиропоток – 14 000 человек), Покрове (16 000 человек), Собинке (17 000 человек), Аксае (45 000 человек), Каменске-Шахтинском (226 000 человек).

Наряду с возможностью наложения штрафных санкций, все-таки основная причина закрытия остановочных пунктов – невозможность обеспечения требований транспортной безопасности и предоставления пассажирам минимального уровня сервиса в таких остановочных пунктах.

В результате, 25% обращений, поступивших в Службу автовокзалов с 1 по 15 ноября 2022 г., были посвящены закрытию продаж билетов до незарегистрированных в реестре остановочных пунктов.

Три варианта решения проблемы

В связи со сложившейся ситуацией, Московский метрополитен предлагает три подхода решения данной проблемы.

Первый вариант предусматривает подзаконное регулирование, включающее:

1. Внесение изменений в:

– Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 № 1586: установить, что автостанцией является, в том числе, остановочный пункт с пассажиропотоком менее 250 человек в сутки;

– Приказ Минтранса России от 02.10.2020 № 406: установить минимальные требования к автостанциям с пассажиропотоком до 100 чел. в сутки (обязательное наличие павильона ожидания с 6 местами для сидения) и от 101 до 250 чел. в сутки (обязательное наличие павильона ожидания с 10 местами для сидения, 1 туалета и 1 билетной кассы или автомата по продаже билетов);

⁴ Ч. 3 ст. 30 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ

⁵ Ч. 1 ст. 11.33 КоАП РФ

2. Регистрацию автостанций малого и особо малого типа в реестре остановочных пунктов.

К достоинствам такого варианта относятся:

- не требуется внесение изменений в федеральное законодательство;
- единое правовое регулирование;
- не требуется принятия нормативно-правовых актов субъектов РФ;
- обеспечение безопасности и минимального пассажирского сервиса.

К недостаткам этого варианта докладчик отнес необходимость затрат на оборудование промежуточных остановочных пунктов и принятие соответствующих подзаконных нормативных актов.

Второй вариант предусматривает региональное регулирование, которое включает:

- предварительную работу с уполномоченными органами субъектов РФ;
- принятие нормативно-правовых актов субъекта РФ о возможности осуществлять посадку/высадку пассажиров в иных остановочных пунктах по межрегиональным маршрутам;
- регистрацию остановочных пунктов, установленных нормативно-правовыми актами субъекта РФ, в реестре остановочных пунктов.

Достоинства второго варианта:

- не требуется внесение изменений в федеральное законодательство;
- не требует расходов на оборудование промежуточных остановочных пунктов.

К недостаткам этого варианта относятся:

- согласование остановочных пунктов с субъектами РФ;
- принятие нормативно-правовых актов в субъектах РФ;
- отсутствие единого правового регулирования на территории РФ;
- невозможность обеспечения безопасности и минимального пассажирского сервиса.

Третий вариант – федеральное регулирование.

Здесь предлагается в Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ:

- ввести понятие промежуточного остановочного пункта;
- установить, что начальные и конечные остановочные пункты по межрегиональному маршруту могут располагаться только на территориях автовокзалов или автостанций (исключение – по решению субъекта РФ);
- установить, что промежуточные остановочные пункты по межрегиональному маршруту в границах населенных пунктов с населением более 50 000 человек должны быть расположены на территориях автовокзалов или автостанций.

Достоинства данного варианта:

- единое правовое регулирование на территории РФ;

- отсутствие необходимости принятия множества нормативно-правовых актов в субъектах РФ;
- не требуется дополнительных затрат на оборудование остановочных пунктов.

К недостаткам третьего варианта докладчик отнес необходимость принятия федерального закона (длительный срок, соблюдение процедуры законотворчества).

Андрей Лебедев считает более предпочтительными первый и третий варианты, отнеся второй вариант к более консервативному пути решения обсуждаемой проблемы.

Яна Сафонова, руководитель отдела сопровождения продаж автовокзалов Москвы ГУП «Московский метрополитен», дополнила выступление своего коллеги. Она отметила, что закрытие продаж билетов до незарегистрированных остановочных пунктов связано прежде всего с необходимостью обеспечения транспортной безопасности. Кроме того, принятое решение будет стимулировать владельцев остановочных пунктов дооборудовать их с целью выполнения минимальных требований к ним.

Яна Сафонова, как представитель автовокзалов, считает, что из трех представленных вариантов предпочтительнее все-таки первый вариант. При этом необходимо создание соответствующей концепции автовокзалов.

Как пояснил Андрей Лебедев, ГУП «Московский метрополитен» уже разработал концепцию автостанций малого (с пассажиропотоком от 101 до 250 человек в сутки) и особо малого типа (с пассажиропотоком до 100 человек в сутки включительно), которая позволит установить рациональные требования к объектам транспортной инфраструктуры, расположенным в небольших населенных пунктах. Реализация концепции потребует

внесения изменений в Постановление Правительства от 01.10.2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» и Приказ Минтранса России от 02.10.2020 г. № 406 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций». Также для реализации проекта необходимо стимулирование инициативы регионов.

Обновление городской техники в рамках национального проекта БКД

Александр Хомчик, и.о. директора дирекции некоммерческого лизинга и развития инфраструктуры АО «ГТЛК», выступил с докладом о льготном лизинге, являющимся инструментом создания новой мобильности в регионах. Одной из таких программ является обновление пассажирской городской техники в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». До конца 2022 года Государственная транспортная лизинговая компания в соответствии с планом должна передать в лизинг по программе 333 единицы пассажирской техники в 9 городских агломераций, а также приступит к досрочным поставкам техники в рамках плана нацпроекта БКД на 2023 год. Всего же за 5 лет ГТЛК поставит в 33 региона 2292 единицы транспорта в рамках нацпроекта БКД.

Вместе с тем потребности регионов в обновлении пассажирской техники значительно превосходят возможности программы БКД. Последние исследования состояния парка городского пассажирского транспорта показывают, что техника в регионах эксплуатируется сверх базовых нормативов. Так, в России насчитывается почти 440 тысяч автобусов, из которых 84% находятся за пределами нормативного срока эксплуатации. Средний возраст автобусов – 17,4 лет, в то время как полезный срок использования – 10 лет.

С учетом очевидной потребности в модернизации региональных парков городской пассажирской техники ГТЛК разработала инвестиционный проект с привлечением средств ФНБ. Проект рассчитан на 2023–2024 гг. и предусматривает заказ на отечественных заводах свыше 4,4 тыс. ед. автобусов на общую сумму 73 млрд рублей. Кроме того, представляется целесообразным продление нацпроекта БКД на 2025 г.

Единая билетная система «СберТройки»

«шагает» по стране

Директор по развитию региональных проектов ООО «СберТройка»



Обновление пассажирской городской техники в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги»



Елена Колесникова проинформировала участников конференции, что единая билетная система «СберТройки» на базе московских технологий и карты «Тройка» внедрена и работает в 24 регионах России: от Республики Карелия до Хабаровского края. Это позволяет жителям оплачивать проезд одним носителем – транспортной картой «Тройка» – в своем городе, а также в других регионах, где внедрена единая билетная система «СберТройки». Таким образом, пассажиру не нужно думать и переживать о том, где и как оплачивать проезд в других городах и регионах.

О многофункциональных зонах дорожного сервиса

О развитии многофункциональных зон дорожного сервиса (МФЗ) вдоль скоростных автомобильных дорог рассказал заместитель председателя правления по операторской деятельности и развитию пользовательских сервисов Госкомпании «Автодор» Константин Макиев. Он отметил, что Автодором уже разработаны единые принципы размещения объектов сервиса в составе МФЗ, поддерживаемые рынком профессиональных инвесторов.

Первый принцип – непрерывность, в соответствии с которым МФЗ на дороге должны размещаться через

каждые 30–70 км в зависимости от трафика. Следующий – зеркальность, то есть объекты располагаются друг напротив друга. Это позволяет сократить затраты при создании многофункциональной зоны и обеспечить большую коммерческую эффективность для владельцев объекта дорожного сервиса.

Еще один важный принцип – единые стандарты. Все МФЗ организуются в рамках одной концепции «Сначала отдохни, потом заправься!» Ее суть – в новом подходе к планировке территории МФЗ и расположению объектов внутри нее. Ядро МФЗ – единое сервисное здание, в котором разместятся кафе, мотель, магазин, аптека, комната матери и ребенка, детская игровая площадка и др. Вокруг здания будут расположены АЗС, парковки и стоянки, а также различные рекреационные зоны. Для безопасности и комфорта пользователей транспортные потоки (грузовые, легковые и туристические автобусы) разделяются при въезде на МФЗ.

При этом развитие объектов сервиса происходит в несколько этапов – в зависимости от запроса пользователей. Сначала строится АЗС, затем рекреационные зоны и уже после различные специализированные объекты сервиса (СТО, мотели, кросс-доки, кемп-стоянки и проч.).

Первые МФЗ в обновленном формате уже реализуются на трассе М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. Всего планируется организовать 16 зеркальных зон сервиса. При этом на М-12 реализуется принципиально новый подход: объекты сервиса будут открываться одновременно с запуском участков трассы, а не после ввода всей дороги в эксплуатацию. Так, автомобилисты уже могут заправиться на АЗС, расположенной на 51-м км первого открытого участка М-12 в Московской области. В дальнейшем этот объект будет развиваться и наполняться новыми услугами для пользователей.

«В конечном итоге мы сможем создать более 5 тысяч новых рабочих мест в регионах, а в развитие придорожной инфраструктуры будет привлечено более 60 млрд рублей внебюджетных инвестиций», – отметил Константин Макиев.

К 2025 году на дороге М-11 будет построено 24 МФЗ, на ЦКАДе – 16, М-12 – 32, Казань – Екатеринбург – 10, М-4 – 4. Всего 86 МФЗ.

Пилотный проект нового транспортного обслуживания

Директор по стратегии Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Ольга Морозова проинформировала о пилотном проекте нового транспортного обслуживания – «По пути», ставшим, по сути, дополнением к городскому транспорту. Это сервис, о котором журнал «АТ» уже рассказывал в предыдущих номерах, находится между классическим регулярным наземным транспортом и такси. В нем имеются не только стационарные объекты остановок, но и виртуальные остановки. Приложение «Московский транспорт» позволяет «заказать» автобус и доехать до места назначения с другими попутчиками. Среднее время в пути до остановки составляет 5–6

минут, автобусы курсируют по круговому маршруту. Решение о подаче транспортного средства принимается в режиме реального времени, исходя из нескольких алгоритмов: время ожидания (не должно превышать 13 минут), учет времени от дома до остановки и рассадка. На данный момент проект тестируется на территории Новой Москвы.

О планах создания единого центра компетенций автомобильного транспорта

Андрей Земцев, первый заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс», в свою очередь рассказал о планах ФБУ «Росавтотранс». Агентство рассматривает вопрос создания информационной системы, направленной на решение большинства задач не только агентства, но и всего автотранспортного комплекса России. Цель формирования информационной системы – создание глобальных информационных систем, позволяющих поднять работу автотранспортного комплекса на новый уровень. Исходя из вызовов, которые ставит текущая ситуация, основными показателями для создания единого центра компетенций автомобильного транспорта является сбор и анализ информации, оценка обеспечения населения услугой по перевозке на регулярных межрегиональных маршрутах, обеспечение прозрачности пассажиропотока с учетом фактического исполнения регулярных межрегиональных рейсов, создание эффективного мониторинга за деятельностью иностранных перевозчиков на территории России с целью обеспечения конкурентоспособности российских перевозчиков, формирование сети регулярных маршрутных перевозок опасных грузов, не требующих согласования, снижение затрат бизнеса.

Андрей Земцев отметил, что создание единого центра компетенций автомобильного транспорта позволит собирать информацию от граждан, пассажиров и после ее обработки предлагать готовое решение по открытию межрегиональных маршрутов, определять необходимые для граждан остановочные пункты и инициировать бизнес к их открытию. Единый центр позволит свести воедино всю информацию, необходимую пострадавшим в ДТП для получения выплат по обязательному страхованию пассажиров автобусов, сделать прозрачным контроль выплат страховых премий страховыми компаниями. В целом, Единый центр компетенции автомобильного транспорта должен стать инструментом для бизнеса, обеспечивающим предоставление качественных автотранспортных услуг.

Цифровизация контрольно-надзорных мероприятий

В рамках Транспортной недели состоялась отраслевая конференция Федеральной службы по надзору в сфере транспорта «Цифровой дистанционный контроль (надзор)».



Сервис «По пути», по сути, находится между классическим регулярным наземным транспортом и такси

Среди вопросов, которые были подняты в ходе дискуссии – проведение анализа данных с использованием искусственного интеллекта в целях предотвращения происшествий на транспорте, интеграция информационных технологий, применение дистанционного метода контроля, работа с государственной информационной системой электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), возможности официального интернет-портала государственных услуг.

**О снижении
административного давления
на бизнес и развитии
дистанционных
методов контроля**

Руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин в своем выступлении отметил, что в настоящее время фокус деятельности Службы направлен на снижение административного давления на бизнес. Количество проверок контролирующим органом за последние годы сократилось в 14 раз. Если в 2017 году за 9 месяцев было проведено 42 тыс. проверок по поднадзорным субъектам – транспортным организациям, то за 9 месяцев текущего года проведено 3 тыс. проверок. За этот период отменено 5,6 тыс. нормативных актов по обязательным требованиям, а количество обязательных требований сокращено в два раза.

Вместе с тем снижение административного давления на бизнес не должно снизить уровень безопасности на транспорте. Проверочные мероприятия компенсируются профилактическими мерами.

Сегодня проведение профилактических мероприятий на транспорте является приоритетным по отношению к контрольно-надзорным мероприятиям. Их количество увеличилось в несколько раз. За 9 месяцев 2022 года было проведено 176 тыс. профилактических мероприятий, выдано 56 тыс. предостережений (в 2021 году – 11 тыс.)

За 9 месяцев 2022 г. было совершено 15 тыс. профилактических визитов. По словам Виктора Басыргина, это очень эффективная мера, связанная с доверием. Профилактический визит – это не что иное, как бесплатный государственный аудит, глубина проведения которого зависит от доверия между бизнесом и проверочной организацией.

Профилактический визит – это новый дополнительный инструмент по предупреждению правонарушений, предусмотренный Федеральным законом № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре)». Практика показала, что такая форма работы может быть



Участники отраслевой конференции Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

полезна с точки зрения анализа состояния транспортной безопасности на предприятии, своевременного выявления предпосылок к нарушению обязательных требований.

Руководитель Ространснадзора проинформировал, что сегодня создается система объективного дистанционного контроля.

Информационная система Ространснадзора позволяет получать все необходимые сведения о собственниках транспортных средств.

Ресурсы Службы сосредоточены на 4 платформах:

- система управления рисками;
- система контрольно-надзорной деятельности;
- транспортная безопасность;
- система контроля за транспортными средствами в реальном времени.

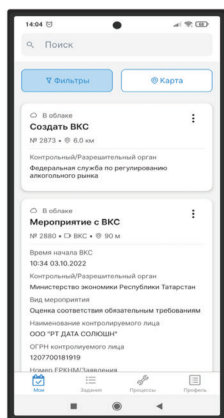
Контроль транспортных средств в реальном времени дает возможность получать информацию о характере груза, а также идентификации водителей, что позволяет определять законопослушность перевозчиков.

Со следующего года все сервисы ведомства будут доступны на портале Госуслуг. Это позволит сократить время оформления лицензий до 5 дней.

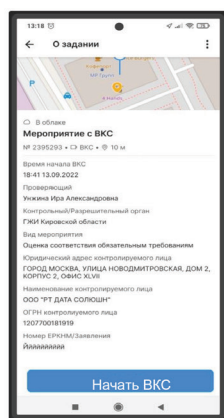
Мобильное приложение «Инспектор»

Минэкономразвития России по поручению вице-премьера – руководителя аппарата Правительства Дмитрия Григоренко запустило базовую версию мобильного приложения «Инспектор» для проведения контрольных (надзорных) мероприятий в дистанционном формате,

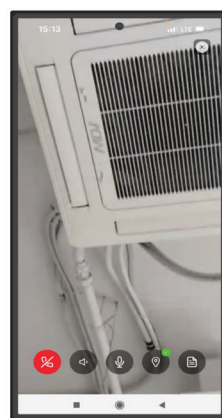
ПРОВЕДЕНИЕ ВКС



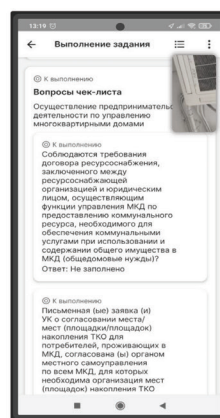
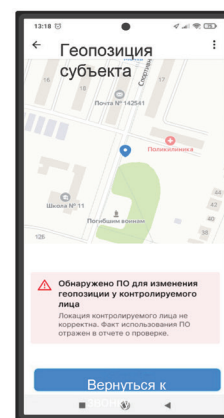
Выбор проверки



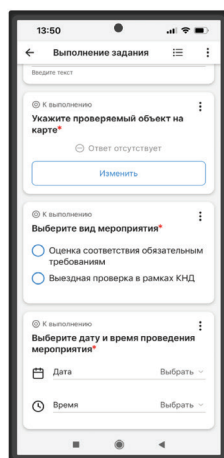
Подключение к ВКС



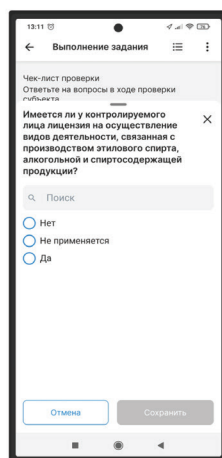
Проверка online

Отметка результатов
в чек-листеОтслеживание
подмены координат

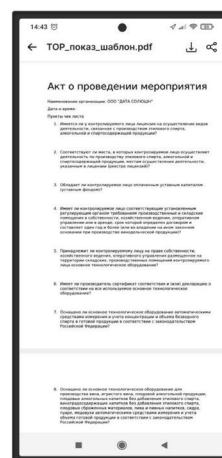
ЧЕК-ЛИСТЫ



Готовый чек-лист



Варианты ответов



Результаты ВКС

Чек-листы стандартизированы
под формат и цели соответствующего
мероприятия

Результаты проверки сопоставимы
по юридической значимости
с бумажными документами

Наличие равноценного доступа
к результатам проверки

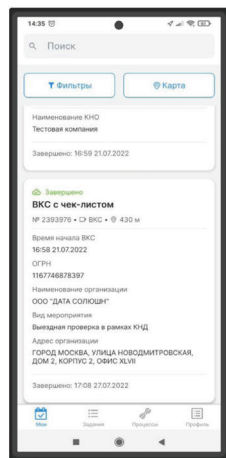
которое разработало Минцифры России на базе государственной информационной системы «Типовое облачное решение по автоматизации контрольной (надзорной) деятельности» (ГИС ТОР КНД). Об этом на отраслевой конференции «Цифровой дистанционный контроль (надзор)» рассказал директор Департамента государственной политики в сфере лицензирования, контрольно-надзорной деятельности, аккредитации и саморегулирования Минэкономразвития Александр Вдовин.

Ключевой функцией приложения «Инспектор» является обеспечение выполнения проверок в дистанционном

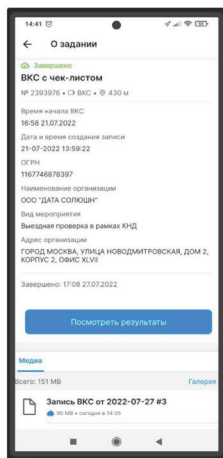
режиме. Мобильное приложение позволяет автоматизировать работу сотрудников контрольных и лицензирующих органов, снизить нагрузку на госорганы и бизнес, а также повысить качество и эффективность проверок.

Через приложение можно провести дистанционную проверку по видеосвязи, отследить процесс проверки по чек-листу, маршрут проверки. Приложение позволяет не допустить подмену геопозиции, а также сохранить фото, видео и аудиоматериалы проверки, подписать результаты проверки электронной подписью сразу в приложении и просмотреть историю проверок.

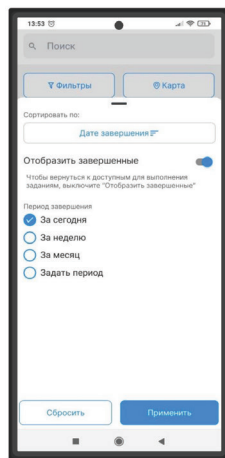
ИСТОРИЯ ПРОВЕРОК И АРХИВЫ



История проверок



Архив материалов



Поиск

Подробное описание и доступ к материалам проверки

Все материалы доступны в мобильном приложении

Возможность ознакомиться с заполненным чек-листом

«Авторизоваться можно через Госуслуги (ЕСИА) для быстрого доступа к своему профилю в приложении. При назначении проверки в дистанционном формате проверяемому поступит уведомление о проверке с указанием даты и времени и краткой инструкцией по подключению на едином портале. По результатам проверки составляется отчет, который будет подписываться электронной подписью с использованием приложения «Госключ», – проинформировал Александр Вдовин.

Минцифры России совместно с Минэкономразвития России запустили пилотный проект по внедрению мобильного приложения в октябре 2022 года. Пилотную версию приложения тестировали представители Росалкогольрегулирования, Росаккредитации, Росздравнадзора, Росприроднадзора, Россельхознадзора, а также органы исполнительной власти Республики Татарстан, Кировской и Калужской областей.

Уже сегодня участники проекта осуществляют дистанционные проверки с использованием мобильного приложения. На данный момент проведено более 100 таких проверок, в результате появилось понимание, что приложение востребовано как государством, так и бизнесом.

Вывод мобильного приложения в промышленную эксплуатацию планируется в апреле 2023 года.

Год электронных перевозочных документов

На отраслевой конференции выступил генеральный директор ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Илья Перевалов. В своем выступлении он отметил, что 2022 год для ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» стал годом Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). Минтранс России, являясь оператором

Системы, провел масштабную работу совместно с ФНС, Минцифры, МВД, РТН, операторами ЭДО и бизнес-сообществом рынка автоперевозок, чтобы 1 сентября 2022 года Система была полностью запущена в эксплуатацию. На данный момент Система работает с тремя видами документов на автомобильном транспорте, наиболее значимым из которых является электронная транспортная накладная. Разработчиком Системы выступило подведомственное Минтрансу России ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

Илья Перевалов в своем выступлении провел аналогию с авиацией – по его мнению, внедрение электронного билета было столь же значимым событием для рынка пассажирских авиаперевозок, каким сейчас представляется внедрение электронных перевозочных документов для грузовых автоперевозок. Процесс внедрения электронных билетов в авиации был достаточно длительным, а массовый переход на электронные билеты начался лишь спустя 10 лет после появления первого электронного проездного документа и после выпуска соответствующей рекомендации IATA. Успешной адаптации технологии способствовали взрывной рост интернет-продаж в конце 2000-х и более низкая стоимость электронного билета по сравнению с бумажным.

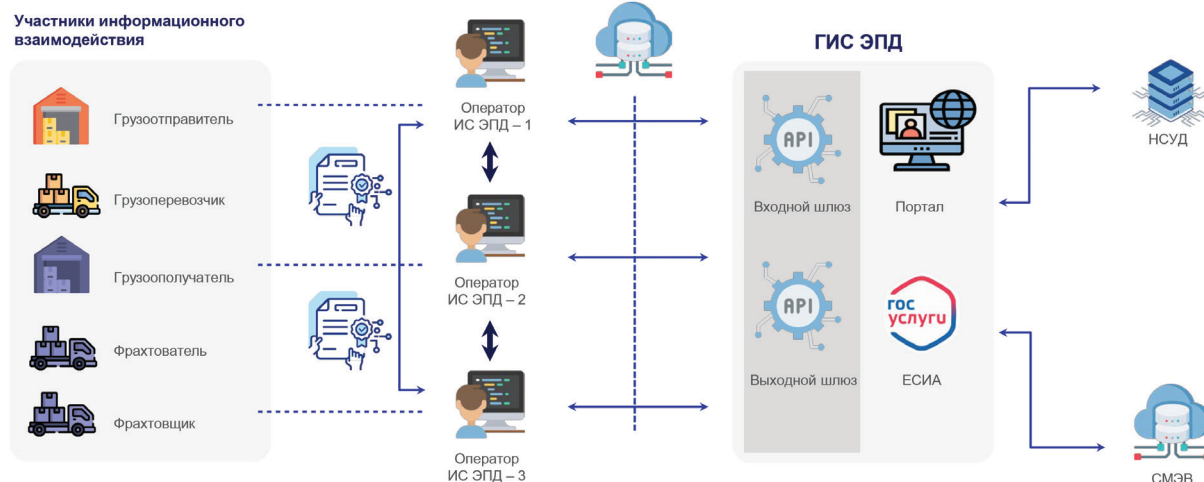
«Переход существенно отразился и на самих авиакомпаниях, изменив их процессы учета доходов, регистрации пассажиров, системы продажи. Сегодня, выбирая кресло перед вылетом в своем мобильном телефоне или сдавая багаж на автоматической стойке drop-off, мы даже не задумываемся, что эти технологии стали возможны лишь благодаря электронному билету», – подчеркнул докладчик.

Государственные и контрольные органы, по мнению Ильи Перевалова, также выиграли от перехода на циф-

НОВЫЙ ЭТАП: ЭЛЕКТРОННЫЕ ДОКУМЕНТЫ В ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ



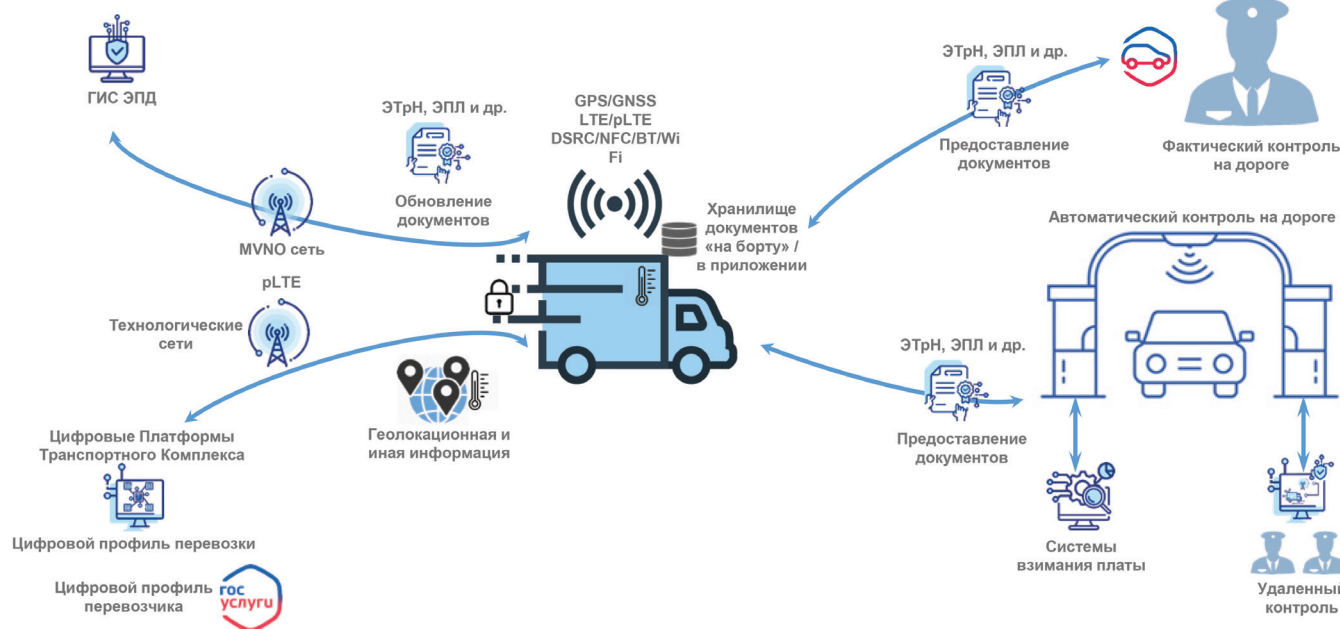
С 1 сентября на всех дорогах страны!



Доступ органов исполнительной власти к сведениям из перевозочных документов осуществляется посредством СМЭВ, НСУД, личных кабинетов сотрудников на портале ГИС ЭПД с использованием ЕСИА

5

ГИС ЭПД: ВОЗМОЖНЫЙ СЦЕНАРИЙ БУДУЩЕГО



ровые технологии, в частности, дав старт развитию систем предварительного информирования, APIS-систем, примером которой в нашей стране является ЕГИС ОТБ – Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности. Это уникальный проект, основа единого и защищенного закрытого информационного пространства в области транспорт-

ной безопасности. Уже более 10 лет ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» является уполномоченным Президентом Российской Федерации разработчиком и эксплуатантом ЕГИС ОТБ. Данные о пассажирах стали доступны для глубокого анализа и выявления различных рисков без необходимости физического присутствия на объектах инфраструктуры, то есть дистанционно.

Перспективными направлениями развития дистанционного контроля на базе ЕГИС ОТБ могут стать системы видеонаблюдения, технические средства контроля на пунктах досмотра, видеорегистраторы, системы контроля и управления доступом.

Говоря непосредственно о ГИС ЭПД, Илья Перевалов подчеркнул, что для успешной адаптации технологий в бизнес-среду было принято решение о взаимодействии грузоотправителей, грузоперевозчиков, грузополучателей, фрахтователей, фрахтовщиков с системой не напрямую, а через уже имеющуюся инфраструктуру операторов электронного документооборота (ЭДО).

Доступ органов исполнительной власти к сведениям из перевозочных документов осуществляется посредством всевозможных инструментов Электронного Правительства, таких как СМЭВ и НСУД, а также личных кабинетов сотрудников на портале ГИС ЭПД с использованием ЕСИА. В самой системе за счет использования данных иных федеральных органов исполнительной власти и за счет технологии витрин данных НСУД были реализованы дистанционные автоматические контроли. Например, система автоматически получает и верифицирует сведения о регистрации транспортного средства или о водительском удостоверении и многие другие.

Илья Перевалов предложил рассмотреть возможные сценарии будущего с использованием электронных перевозочных документов на автомобильном транспорте. Копии электронных документов, по его мнению, могут храниться либо на борту транспортного средства, либо в приложении водителя и обновляться по мере присутствия мобильной публичной или технологической связи из доверенного источника – ГИС ЭПД. Данные, присутствующие в документах, могут быть получены дистанционно из ГИС или считаны с проезжающего транспортного средства техническими средствами, затем проанализированы в информационных системах контрольных ведомств совместно с другими документами по транспортному средству и лицам, им управляющими. Будут учтены накопленные данные, такие как различные рейтинги и статистика, например, озвученный Минтрансом «рейтинг перевозчика», а также появится возможность перехода от сплошного контроля к работе «с отклонениями», когда время инспекторов будет расходоваться на фактический досмотр тех транспортных средств и грузов, где будет выявлены несоответствия. Это может полностью изменить сложившиеся принципы работы и объем проводимых проверок для отрасли грузового автотранспорта.

О сокращении срока получения госуслуг

«По предварительным оценкам Аналитического центра (АЦ) при Правительстве Российской Федерации, за 2022 год в среднем удалось сократить срок получения государственных услуг на 48%. Количество подаваемых

документов – на 46%», – сообщил на отраслевой конференции заместитель руководителя АЦ Михаил Прядильников.

Сокращения сроков и количества подаваемых документов удалось добиться благодаря работе по предоставлению возможности подачи заявления о предоставлении государственных услуг в сфере разрешительной деятельности посредством портала «Госуслуг». «Иными словами, целями данной работы являются упрощение и ускорение процедуры подачи, приема, рассмотрения заявлений и предоставления государственных услуг по результатам проверки заявителей на соответствие установленным требованиям», – уточнил он.

Замруководителя рассказал, что в соответствии с поручением Заместителя Председателя Правительства – Руководителя Аппарата Правительства Дмитрия Григоренко в 2022 году было запланировано вывести на портал «Госуслуг» 185 видов разрешительной деятельности, из которых 31 вид относится к сфере транспорта.

Михаил Прядильников отметил, что в работе по оптимизации нормативного правового регулирования активное участие принимают представители экспертного и бизнес-сообществ, которые входят в рабочие группы Реформы контрольно-надзорной и разрешительной деятельности.

На текущий момент ведется работа по всем основным транспортным направлениям: автомобильный, водный, воздушный, железнодорожный, транспортная безопасность и безопасность дорожного движения. «В 2022 году рабочие группы в сфере транспорта провели 231 заседание, где рассмотрели 269 проектов нормативно-правовых актов», – уточнил он.

Важно, что эта работа ведется совместно с бизнесом, экспертами и органами власти, отметил докладчик. Благодаря полученной обратной связи от предпринимателей и выработки единой позиции всех участников процесса по вопросам упрощения получения цифровых госуслуг был выделен ряд положительных моментов: отсутствие необходимости сканировать и прикладывать большое количество документов; наличие удобных, сгруппированных справочников; возможность отслеживать статус заявления на каждом этапе рассмотрения; сокращение регламентного срока при рассмотрении заявления в электронном виде, а также в целом срока предоставления услуг; отмена и сокращение общего количества предоставляемых документов вместе с заявлением.

«Одним из основных направлений по снижению административной нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности является оптимизация нормативного правового регулирования и автоматизация процессов в сфере разрешительной деятельности», – сказал в заключение заместитель руководителя АЦ Михаил Прядильников.

«Заря с Востока»

По предложению Общественного совета при Минтрансе России прошла сессия «Заря с Востока»: значение торговли со странами Азии для российской экономики и способность транспорта ее обеспечить». Участники дискуссии обсудили достигнутые результаты в переориентации внешнеторговых связей на восток, выявившиеся проблемы дальнейшего расширения объемов перевозок и достаточность реализуемых в настоящее время мер по их преодолению. Рассмотрели подходы к учету макроэкономических эффектов от развития пропускных мощностей и пути достижения баланса интересов экспортеров и импортеров в условиях ограничений на транспортной инфраструктуре. Модератором сессии выступила первый вице-президент Фонда «Центр стратегических разработок», председатель Общественного совета при Минтрансе Татьяна Горовая.

которые озвучиваются в открытом пространстве, торговый оборот с западными странами сейчас не превышает 30%. Рост торговли с Китаем за 8 месяцев достиг 33%, в отношении прикаспийских государств – порядка 20%, с Турцией, по предварительным оценкам, увеличился практически в два раза.

В Восточном направлении вопросы планирования связаны с развитием железнодорожной инфраструктуры и провозной способности Восточного полигона, а также с дальнейшим строительством морских терминалов, пояснил представитель Минтранса России. На Каспийском направлении в приоритете работа по развитию пунктов пропуска, большая работа ведется на российско-азербайджанской границе. В этом году были открыты 12 полос движения на границе с Грузией в пункте пропуска «Верхний Ларс». В направлении Азово-Черноморского бассейна в рамках Комплексного плана

модернизации и расширения магистральной инфраструктуры планируется развитие подходов к портам региона. По мере поступления новых судов торгового флота, фрахта и контрактации роль Азово-Черноморского бассейна в том, чтобы перетягивать на себя грузы с Дальнего Востока, будет только возрастать, подчеркнул Артур Карлов. На Северо-Западе сейчас наблюдается некоторое восстановление динамики по погрузке, что связано с приходом генеральных грузов.

Чтобы соответствовать задачам, в том числе по перевозке несырьевого и энергетического экспорта с доступом на новые рынки, все эти тезисы должны найти отражение в документах планирования, которые Минтранс России будет готовить, подчеркнул директор Департамента.



На пленарной сессии «Заря с Востока»

На восточном, южном и каспийском направлениях

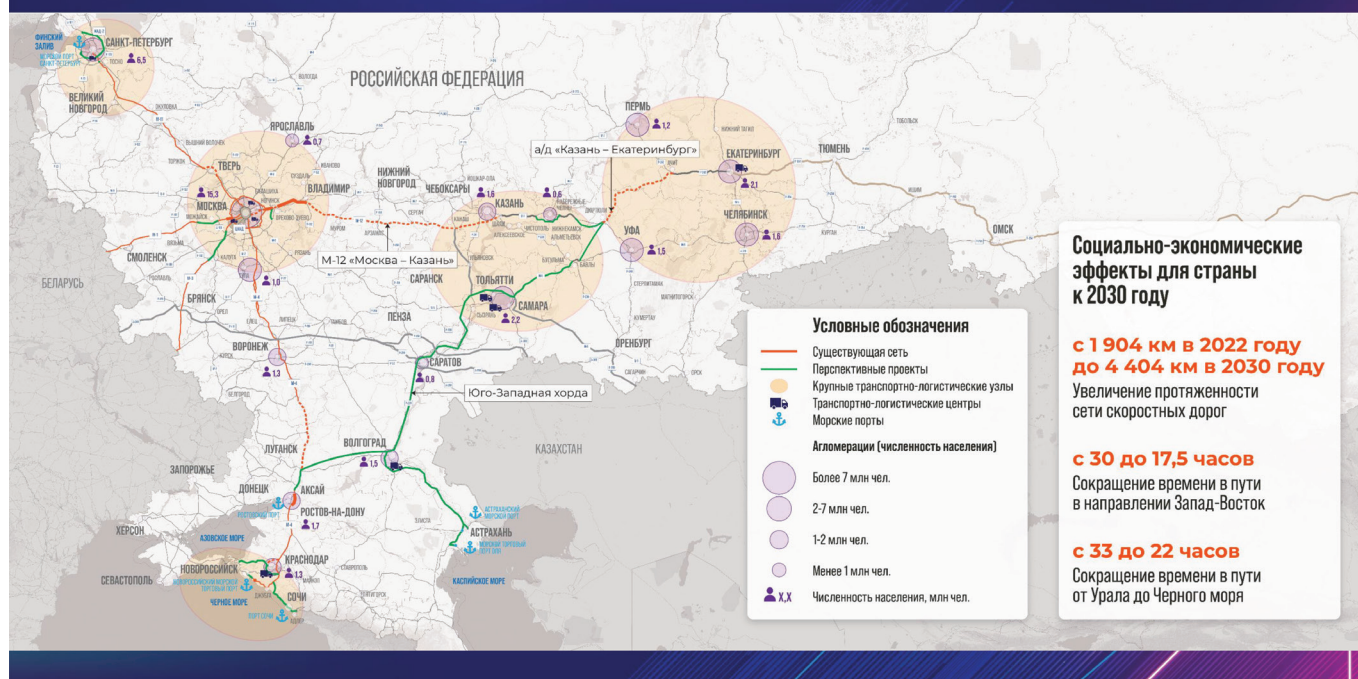
«Минтрансом ведется работа по приоритизации тех проектов, которые направлены на расшивку инфраструктуры на восточном, южном и каспийском направлениях. Наша задача в условиях большой неопределенности состоит в том, чтобы транспортная инфраструктура не стала бутылочным горлышком для экономики, – для этого необходимо сформировать пакет документов стратегического транспортного планирования», – отметил в своем выступлении директор Департамента стратегического развития Минтранса Артур Карлов. Он рассказал, что в условиях новой реальности приходится опираться на помесечные статистические данные. По тем данным,

**Новый маршрут –
Юго-Западная хорда**

Первый зампреда правления ГК «Автодор» Игорь Коваль в своем выступлении отметил, что антироссийские санкции вывели восточное направление на первое по значимости место во внешнеэкономической деятельности России. Такая быстрая переориентация грузопотоков требует учета макроэкономических эффектов и поиска новых форм финансирования.

Стратегически новый маршрут Юго-Западная хорда в увязке с проектом «Меридиан» значительно повысит экспортный потенциал страны и создаст условия для движения грузов из Китая, Ирана и Индии.

ПЕРСПЕКТИВНАЯ СЕТЬ АВТОДОРОГ ГК «АВТОДОР»



«У нас есть понимание прогнозного объема автомобильного трафика, мы понимаем потенциальный объем транзитного трафика, который пойдет не только из Китайской Народной Республики, но и из государств Центральной Азии», – подчеркнул Игорь Коваль.

«Важной составляющей в этом проекте является взаимодействие с казахстанскими коллегами для того, чтобы детально понимать синхронизацию в планах развития у них дорожной инфраструктуры, – добавил он. – В какие сроки наши казахстанские партнеры планируют довести до четырех полос движения автодорожную инфраструктуру со своей стороны».

Игорь Коваль проинформировал о ходе строительства федеральной трассы М-12 Москва – Казань. Масштабная работа ведется на всех участках дороги, движение планируется открыть в 2023 году. На текущий момент на стройке на всех восьми этапах работает порядка 25 тыс. человек и около 7 тыс. единиц техники. В планах ГК «Автодор» – дойти до Екатеринбурга уже в 2024 году. В настоящее время госкомпанией ведется технико-экономическое обоснование строительства Юго-Западной хорды и трассы «Меридиан». Для обеспечения потребностей компании в дорожно-строительной технике создана лизинговая компания «Автодор-Лизинг», к 2024 году необходимый объем техники оценивается в 30 тыс. единиц. «Нами планируется работа по организации поставок дорожно-строительной техники из дружественных стран и КНР», – отметил Игорь Коваль.

Международное транспортное сотрудничество

В рамках форума «Транспорт России» прошла пленарная дискуссия «Международное транспортное сотрудничество-2022. Новые направления, тренды, результаты». Модератором дискуссии выступил Генеральный секретарь Координационного совета по трансъевразийским перевозкам Геннадий Бессонов.

«Любые препятствия – это новые возможности»

Статс-секретарь – заместитель Министра транспорта РФ Дмитрий Зверев, который присоединился к дискуссии в режиме телемоста, подчеркнул, что любые препятствия – это новые возможности. Сейчас важно развивать сквозные логистические сервисы на основных международных коридорах. По его словам, дружественным странам необходимо модернизировать транспортную инфраструктуру, внедрять режимы, упрощающие осуществление транзитных перевозок, а также совместно администрировать маршруты транспортных коридоров.

На границе России и Азербайджана

В свою очередь заместитель Министра цифрового развития и транспорта Азербайджанской Республики Рахман Гумматов, также принявший участие в режиме онлайн, отметил, что намечается подписание соглашения о синхронизированном развитии пунктов пропуска на границе России и Азербайджана. «Это нам даст в будущем возможность синхронно и в согласованном порядке



Представители иностранных делегаций на пленарной дискуссии «Международное транспортное сотрудничество в 2022. Новые направления, тренды, результаты»

ке развивать наши пограничные переходы. Ведь у нас большие планы до 2030 года не только по двусторонним перевозкам, но и по транзитным, которые мы рассчитываем увеличить до 15 млн тонн. Это, конечно же, требует серьезного подхода, в том числе в сфере технологических решений», – сообщил он.

Тренд на цифровизацию

Президент Фонда «Центр стратегических разработок» Владислав Онищенко проинформировал, что в настоящее время продолжается тренд на цифровизацию. Большой упор будет сделан как на автоматизированные системы передачи данных, так и ускорение информационного обмена.

В торговых отношениях кроме обмена электронными данными важно еще сопровождение грузов. Поэтому сейчас осуществляется применение электронных навигационных пломб для отслеживания перевозок. Необходимо также использовать новые транспортные каналы, развивать вспомогательные международные финансовые сервисы и сервисы страхования, переходить на расчет в национальных валютах.

Об использовании электронных навигационных пломб

Более подробно об использовании электронных навигационных пломб при пересечении государственных границ рассказал заместитель Министра транспорта РФ Дмитрий Баканов. «Если есть доверенная сторона, которая занимается сборкой для грузоотправителя и есть уверенность в сохранности грузов при транспортировке, то к нему должно быть применено меньше провероч-

ных контрольных процедур. Данная технология стартовала 3 года назад, когда мы осуществляли транзит из Запада в третьи страны. Сейчас мы переориентируем эти технологии на параллельный импорт с Юга», – сообщил он. – Мы также занимаемся переводом товаросопроводительных документов в электронный вид. Количество бумаги, которое оформляется на грузы, замедляет процесс всех взаимодействий. В России в сентябре этого года вступил в силу Федеральный закон, который позволяет транспортную накладную оформить в электронном виде. В 2023 году мы даем участникам рынка поработать на условиях добровольного использования данной системы, а с 2024 года начнем вводить отраслевой императив».

Заместитель министра уведомил о создании интеллектуального пункта пропуска через госграницу. Данная система позволит государственным органам, задействованным в работе погранпунктов, максимально быстро и бесшовно производить информационный обмен по всем процессам. До конца 2022 года один из элементов интеллектуального пункта пропуска будет реализован. Это электронная очередь при пересечении госграницы, которая позволит оптимизировать основные транспортные потоки.

О других актуальных проектах

Помощник председателя ЕЭК Максим Галл проинформировал о проекте, который реализуется Евразийской экономической комиссией – формирование «витрин» национальных сервисов экосистем цифровых транспортных коридоров. Он объединяет в себе синхронизацию форматов, внедрение цифровых сер-

висов, предоставление возможности публикации этих сервисов для доступа и формирования единой цифровой логистической среды для всех участников процесса перевозки.

О проекте «Евразийский Агроэкспресс» рассказал член Коллегии по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Арзыбек Кожошев.

Проект направлен на развитие экспорта сельскохозяйственной продукции производителей государств – членов ЕАЭС в Китай, Узбекистан, Иран и другие страны Юго-Восточной и Центральной Азии с использованием интеграционной составляющей на маршрутах.

По словам первого заместителя руководителя Федеральной таможенной службы Руслана Давыдова, цифровизация важна для ускорения и упрощения таможенных процедур.

«Более трети всех деклараций на товары у нас выпускается полностью в автоматическом виде, без участия должностных лиц таможни. Это не только позволяет нам маневрировать ресурсами, но и серьезно ускоряет процесс», – сказал он.

Министр транспорта и коммуникаций Республики Союз Мьянма Адмирал Тин Аун Сан призвал российских партнеров развивать транспортный коридор «Север – Юг», который связывает страны-члены АСЕАН и Россию. Эффективные логистические цепочки будут способствовать экономическому развитию стран.

Заключительное мероприятие

Заключительным мероприятием «Транспортной недели – 2022» стала итоговая пленарная дискуссия, на которой были обобщены результаты дискуссий, состоявшихся на полях форума. По словам заместителя Министра транспорта РФ Игоря Чалика, проекты, которые были представлены на Транспортной неделе, а также принятые решения окажут непосредственное влияние на будущее транспортной отрасли.

В рамках мероприятия были награждены лауреаты национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения». Премия призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня оказания транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы. В конкурсе участвуют только реализованные проекты или услуги, получившие практическое применение в сфере транспорта.

В форуме приняли участие более 300 спикеров и свыше 40 делегаций из субъектов Российской Федерации, свои инновационные разработки представили 75 экспонентов, а центральное место экспозиции занял объединенный стенд приоритетных проектов. За 3 дня выставку посетили более 10 тысяч человек.

При подготовке публикации использованы материалы пресс-службы Минтранса России

