

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Быстро, эффективно, комфортно

Эксперты обсудили вопросы цифровой трансформации транспортной отрасли

Обеспечить связь с опорными населенными пунктами

В Минтрансе готовы к предложениям дорожников по совершенствованию нормативных документов

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

Впереди большая работа, новые приоритеты, которые прописаны в поручениях Президента России и нацпроектах в части развития дорог и общественного транспорта. О них первый заместитель министра транспорта РФ Валентин Иванов сказал в своем выступлении на заседании совета директоров Российской Ассоциации «РАДОР».

Валентин Иванов подчеркнул, что дороги являются основой для развития экономики, доступной и комфортной среды, инфраструктуры для жизни. Именно в РАДОР входят в том числе руководители территориальных органов управления дорожным хозяйством 62 субъектов РФ. Для них особенно было важно услышать разъяснение о задачах, по выполнению которых будут оценивать работу региональных властей. Например, 85% опорной региональной сети должны быть в нормативном состоянии через 5 лет. Отдельная задача стоит по развитию сети дорог опорных населенных пунктов (5–10 тысяч человек). Повышение качества дорожной сети, повышение связности в зоне тяготения опорных населенных пунктов, обновления парка общественного транспорта и снижение аварийности также в списке задач в регионе. И для их реализации необходимо финансирование и совершенствование нормативной базы. И здесь федеральный регулятор в транспортной отрасли готов к предложениям дорожников.

«Сегодня благодаря РАДОРу у нас снова есть возможность обсудить все имеющиеся вопросы и подготовить предложения, направленные на совершенствование дорожной деятельности», – отметил Валентин Иванов. – Убеден, что мы и впредь будем ежегодно демонстрировать стабильную продуктивную работу по развитию автомобильных дорог страны. Нам есть над чем работать и что совершенствовать и в нашей повседневной работе.

В мероприятии принял участие заместитель начальника ГУ ОБДД МВД России Олег Понарын. Он отметил, что дорожная отрасль является ключевой в процессе снижения числа ДТП. От качества строительства и содержания дорог многое зависит. «Через применение инженерных решений нужно добиться минимизации ошибок, которые совершают водители и пешеходы», – уточнил Понарын. Приведение дорог в нормативное состояние заметно влияет на смертность при ДТП. 20 лет назад погибло в ДТП 25–30 тысяч человек, в прошлом году почти в два раза меньше.

Но структура ДТП с тяжкими последствиями остается прежней. На первом месте – встречные столкновения, на втором – наезды на пешеходов, на третьем – съезды с дороги и опрокидывания транспортных средств, на четвертом месте – различного рода ДТП (наезды) с участием мотоциклистов, велосипедистов и пользователей средств индивидуальной передвижения.

Что касается о эпицентров тяжести последствий ДТП, по числу погибших лидируют местные – на втором месте региональные дороги и замыкают тройку федеральные. По тяжести последствий отсчет идет по обратной шкале.

Выступающий особо подчеркнул важность системной работы по реализации ежегодно утверждаемых программ профилактики рисков ДТП, а также проинформировал о проводимой ГИБДД МВД России работе по созданию информационных систем в сфере федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

Заместитель начальника отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУ ОБДД МВД России Михаил Борисенков рассказал о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации и реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования. Он отметил рост аварийности на автодорогах регионального значения и при этом значительное снижение доли дорожно–транспортных происшествий, связанных с нарушениями требований к их эксплуатационному состоянию и обустройству, – на 15,2%.

Замглавы Росавтодора Александр Шматов отметил, что в последние годы в России был достигнут значительный прогресс в строительстве и ремонте дорог благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги», который с этого года продолжается в рамках нового нацпроекта «Инфраструктура для жизни». «К 2030 году мы намерены привести не менее 85% федеральных трасс в крупных городских агломерациях к нормативу, а также обеспечить строительство не менее 50 обходов населенных пунктов. Правительство Российской Федерации активно поддерживает регионы в части реализации региональных программ дорожной деятельности, особенно в отношении развития опорной сети автодорог. Задача по приведению в нормативное состояние 60% региональных дорог будет выполнена», – уверен он.

Генеральный директор РАДОР Игорь Старгин выступил с отчетным докладом о работе Ассоциации «РАДОР» в 2024 году и об основных направлениях работы в 2025–2026 годах. Так, одним из важнейших направлений остается мониторинг состояния дел в дорожном хозяйстве субъектов РФ, что позволяет в постоянном режиме работать по актуальным для дорожного хозяйства вопросам с органами исполнительной и законодательной власти всех уровней. Текущее положение дел в регионах было рассмотрено в разрезе реализации нового национального проекта «Инфраструктура для жизни» и достижения его целевых показателей.

Выступающий также коснулся деятельности ассоциации в части совершенствования отраслевых нормативных документов. Игорь Старгин отметил, что за 2019 – 2025 годы подготовлено 665 рецензий на проекты нормативных правовых актов. Ряд положений доклада был посвящен мероприятиям по вопросам дорожной деятельности, проведенным ассоциацией в 2024 году.

В продолжение программы заседания заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Прохорцев выступил с докладом об исполнении ведомством государственной функции по контролю автотранспортных средств. Особо были отмечены высокая слаженность и взаимодействие Ространснадзора и Ассоциации «РАДОР» в части проработки вопросов обеспечения сохранности автодорог.

Директор ФГБУ «Росдортехнология» Сергей Голодный представил итоги инспекторской качества работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения в 2024 году. Он обозначил основные ошибки и нарушения, допускаемые субъектами РФ в части исполнения условий меморандумов и соглашений, при заключении контрактов с подрядчиками и организации контроля качества, ведении исполнительной документации, соблюдении нормативных требований и технологии производства работ, а также обеспечении безопасности мест их производства.

Особое место в программе мероприятия было уделено знаменательной дате. В год 80–летия Великой Победы деловая встреча дорожников не обошлась без обращения к этой теме. Минуту молчания участники заседания совета директоров Ассоциации «РАДОР» почтили память всех погибших в годы Великой Отечественной войны и на фронтах СВО. В рамках акции «Письмо с фронта» всем участникам заседания были вручены сборники стихов известного военного поэта, танкиста Сергея Орлова, чье самое известное стихотворение «Его зарыли в шар Земной, а был он лишь солдат» прозвучало с экрана в исполнении Василия Ланового.

По материалам РАДОР

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) позволит сформировать единую информационную среду, аккумулировав данные по грузовым транспортным перевозкам в России.

Она станет частью Национальной цифровой транспортно–логистической платформы. НЦТЛП создастcя как государственная информационная система, определяющая единые стандарты цифрового взаимодействия для всех участников транспортно–логистической деятельности и органов государственного управления. «ГосЛог» призвана объединить цифровые логистические сервисы на одной платформе, стать службой одного окна для взаимодействия государства и перевозчиков. Одна из целей – внедрение электронного документооборота на всех этапах грузоперевозок всеми видами транспорта. К 2030 году до 90% перевозочных документов должны перейти в электронный формат.

Об этом шла речь на заседании Совета по развитию транспортного комплекса в субъектах РФ, действующего при Совете Федерации, которое провел первый заместитель председателя Комитета СФ по экономической политике Иван Абрамов.

На совете были рассмотрены такие важные вопросы, как цифровая трансформация транспортной сферы, внедрение инноваций в грузовые перевозки и развитие системы пунктов пропуска через госграницу.

«Основными целями цифровой трансформации являются повышение безопасности перевозок, эффективности транспортно–логистических процессов, скорости движения грузов, создание комфортной и предсказуемой системы транспортного обслуживания», – сказал Иван Абрамов, открывая заседание.

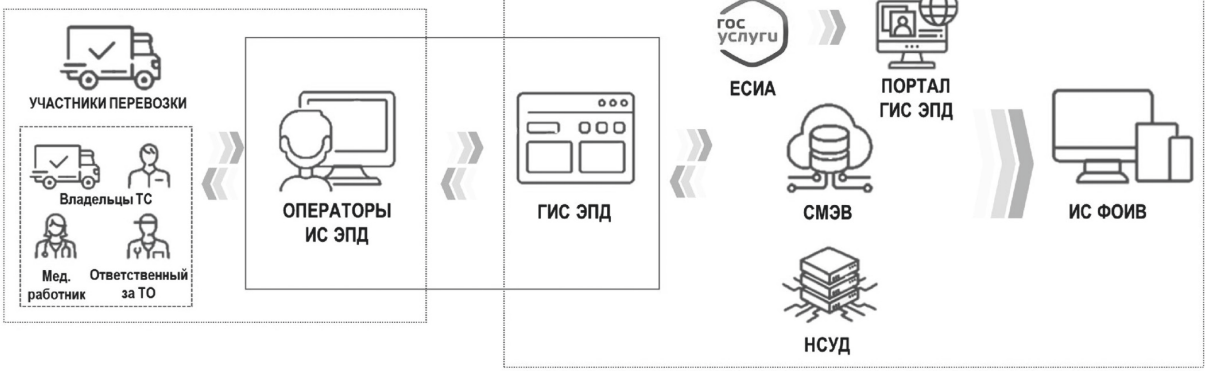
«В рамках национального проекта «Эффективная транспортная система» реализуется федеральный проект «Цифровая трансформация транспортной отрасли», направленный на создание национальной цифровой транспортно–логистической системы. На эти цели на текущий год в бюджете заложены порядка 500 млн руб. По состоянию на 14 мая исполнение расходов составило 60%, – привел цифры сенатор. – В рамках федерального проекта «Развитие пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации» предусмотрено создание интеллектуальных пунктов пропуска для обеспечения бесшовной грузовой логистики, что позволяет объединить весовой контроль, таможенный досмотр и видеонаблюдение в одну автоматизированную систему, сократив время прохождения таможенных процедур».

«Стоит задача перейти от отдельных перевозок к единой мультимодальной логистике, к обеспечению бесшовного перехода товаров, особенно экспортных, и цифровизация позволяет обеспечить эту бесшовность», – сказал заместитель министра транспорта РФ Андрей Никитин. – Кроме того, цифровой контур решает вопросы прозрачности, законности и безопасности».

Сегодня в электронном виде оформляются такие перевозочных документов: путевой лист, заказ и заявка, договор фрахтования, транспортная накладная, заказ–наряд, сопроводительная ведомость. Оформлены более 15 млн ЭПД.

Функционал системы постоянно расширяется, в июне 2024 года оформлен первый в России элек-

ПОРЯДОК ОБМЕНА ДОКУМЕНТАМИ



тронный морской перевозочный документ.

С 1 сентября 2024 года на базе ГИС ЭПД стали возможным электронное резервирование даты и времени подъезда к автомобильным пунктам пропуска для пересечения государственной границы грузовым автотранспортом.

Сегодня сервис доступен в автотомобильных пунктах пропуска Бугристом на границе с Казахстаном, Забайкальск на границе с Китаем, Чернышевское на границе с Литвой и Тагиркент–Казмаляр на границе с Азербайджаном. С момента запуска сервиса использованы порядка 325 тыс. заявок, что подтверждает его востребованность среди грузоперевозчиков.

Как сказал Андрей Никитин, данные, полученные с помощью ГИС ЭПД, нужны для прогнозирования: «Чтобы мы могли видеть узкие места, прогнозировать загрузки и в дальнейшем определять приоритеты вложения государственных инвестиций в транспортную инфраструктуру. Таким образом,

ФАКТ

Беспилотники позволяют контролировать качество и точность выполнения строительных работ, создавать цифровые двойники объектов и использовать их для выявления возможных динамических изменений

ГИС ЭПД является краеугольным камнем всей дальнейшей работы по цифровизации транспортной отрасли и переходу на мультимодальность».

Примером цифровизации пассажирских перевозок является успешный эксперимент бесконтактной оплаты проезда с геолокацией (геоплатой). С 2023 года оплатой проезда по геолокации в общественном транспорте воспользовались более 16,5 млн раз. Технологии внедряются в регионах на наземном городском и пригородном железнодорожном транспорте в рамках стратегического проекта Минтранса России «Зеленый цифровой коридор пассажира».

Оплата проезда в общественном транспорте по безбарьерной системе на основе геолокации используется в Ярославле, Ижевске, Твери, Казани, Перми, Нижнем Новгороде, Курске, Костроме, идет тестирование в Московской области и Санкт–Петербурге. В 2024 году технологию начали внедрять на железнодорожном транспорте Казани, Калининграда и Нижнего Новгорода.

Также показала хорошие результаты автоматизированная система льготных и субсидированных перевозок (АИС УЛСП) – этот сервис дает цифровое подтверждение права на льготный проезд, упрощает приобретение льготных билетов. В настоящее время обеспечена проверка федеральных льгот пассажиров. Проведены экспериментальные тестирования с ОАО «РЖД», авиакомпаниями S7, «Аэрофлот», «Уральские авиалинии». Созданы и протестированы интеграции с СФР (многолетние семьи и инвалиды) и с Рособнадзором (студенты).

В ближайшее время сервис будет интегрирован с порталом субсидированных перевозок (ИС ПСП). Это позволит в цифровом формате подтвердить право на льготу, контролировать и формировать базу данных по транспортным льготам для комплексной статистики и гибко регулировать затраты.

Важным шагом на пути к повышению прозрачности и безопасности в сфере пассажирских перевозок легковым транспортом является внедрение ФГИС «Такси». В настоящее время в системе зарегистрированы более 1 млн ТС, 238 тыс. перевозчиков и 1,6 тыс. служб заказа такси.

«Мы учитываем изменения к требованиям по локализации такси. В дальнейшем на законодательном уровне планируется вести реестр сведений о водителях», – сказал руководитель ФГБУ «СЦЦ Минтранса России» Сергей Соловьев. – В перспективе ФГИС «Такси» станет единым окном для регулирования деятельности в области перево-

зочных объектов.

Сегодня в 12 регионах успешно проведено тестирование платформы мониторинга на базе «ЭРА–ГЛОНАСС» для гражданской беспилотной авиации.

В рамках федерального проекта «Беспилотные логистические коридоры» началось подключение к «ЭРА–ГЛОНАСС» беспилотных грузовых автомобилей, курсирующих на скоростной автодороге М–11 «Нева» и Центральной кольцевой автомобильной дороге.

По словам генерального директора ГТЛК Евгения Дитриха, компания видит широкий спектр применения дронов в различных отраслях народного хозяйства. «Мониторинг загруженности автодорог при помощи беспилотников позволяет строить цифровые модели с использованием предиктивных технологий, искусственного интеллекта, оперативно принимать решения на базе поступающей информации для обеспечения пропускной способности. На основе цифровых моделей можно оперативно выявлять проблемы движения, нарушения ПДД, осуществлять сбор статистики, формировать системные мероприятия для повышения безопасности. Помимо этого, функционал беспилотников применим и для инфраструктурных проектов: дроны способны оптимизировать стройконтроль, качество охраны труда и в 3–4 раза сокращают время на мониторинг, выполнение и приемку работ», – отметил он.

Беспилотники позволяют контролировать качество и точность выполнения строительных работ, создавать цифровые двойники объектов и использовать их для выявления возможных динамических изменений.

ГТЛК обладает огромным объемом техники в различных сегментах транспорта, компания ведет мониторинг использования своих активов при помощи спутниковых технологий. Ежедневное отслеживание позволяет оценить эффективность использования техники.

По оценкам экспертов, к 2030 году будут эксплуатироваться 100 тыс. единиц сельхозтехники с автовождением, 20 тыс. агродронов, 120 тыс. рубочных судов, 5 тыс. беспилотных ТС.

Аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов обратил внимание на тот факт, что на мероприятия по цифровой трансформации транспортной отрасли в 2021–2024 годах Минтрансу России выделены 20,5 млрд руб., однако из–за отсутствия нормативных требований по обязательному использованию хозяйствующими субъектами и органами исполнительной власти информационных систем, например той же ГИС ЭПД, заявленный экономический эффект не достигнут.

В рамках реализации национального проекта «Эффективная транспортная система» до 2030 года будут построены и реконструированы 27 пунктов пропуска на ключевых направлениях. В текущем году запланированы более 450 мероприятий по улучшению состояния инфраструктуры пунктов пропуска.

Директор Департамента государственной политики в области

обустройства пунктов пропуска через госграницу Минтранса России Михаил Кокаев подчеркнул, что важнейшей комплексной задачей до 2030 года является исполнение поручения Президента РФ по сокращению времени осмотра грузового транспорта до 10 минут в 55 автомобильных пунктах пропуска.

«В результате нашей работы легальный доблорядочный перевозчик, который заранее уведомил о своей перевозке, подал документы на предварительное рассмотрение, не везет опасных, специальных грузов, должен проезжать за 10 мин. Это право для перевозчиков, которые соблюдают все законы, правила и ограничения», – заявил Андрей Никитин.

Участники дискуссии обсудили перспективы роста пропускной способности автомобильного пункта пропуска Тагиркент–Казмаляр, расположенного на границе с Азербайджаном. После реконструкции погранперехода его пропускная способность вырастет почти в 12 раз и составит 2360 транспортных средств в сутки, а количество полос движения увеличится с 6 до 20.

В рамках концепции интеллектуального пункта пропуска здесь функционирует система электронной очереди для грузовых транспортных средств, которая позволяет упорядочить процесс проезда к пункту пропуска, равномерно распределяя транспортные потоки и снижая логистические издержки перевозчиков за счет отсутствия необходимости ожидания в живой очереди.

«Совместно с Минтрансом разработаны модели интеллектуальных пунктов пропуска для каждого вида транспорта, – сообщил заместитель руководителя Федеральной таможенной службы России Владимир Ивин. – Обязательное условие: за два часа до въезда в пункт пропуска перевозчик должен сформировать электронный пакет документов, заверенных электронной цифровой подписью, и уже на данном этапе, до момента прибытия ТС, уточнить все вопросы».

Владимир Ивин напомнил, что в настоящее время в пунктах пропуска работают 7 контрольных органов, между которыми распределены более 10 видов контроля. «Очевидно, что старая система следования процедур друг за другом не позволяла выполнить поручение президента о прохождении досмотра за 10 мин., – сказал он. – Мы выступаем за то, чтобы в пунктах пропуска работали два контрольных органа – таможенники и пограничники. Это уже реализовано в 40 пунктах пропуска, из которых: 14 в СП Владивосток и 26 в Арктической зоне РФ. С 1 сентября 2025 года по этой схеме будут работать еще 13 пунктов пропуска на различных видах транспорта».

Другие ведомства смогут получать информацию через систему межведомственного электронного взаимодействия в пунктах пропуска (СМЗВ).

Владимир Ивин акцентировал внимание на материально–техническом обеспечении пунктов пропуска. Так, портальные инспекционные–досмотровые комплексы (ИДК) существенно облегчают работу инспекторов. «В настоящее время ими оборудованы два пункта пропуска: Тагиркент–Казмаляр и Забайкальск. Если раньше нашими средствами сканирования досматривались 5 ТС в час, то этот комплекс позволяет досматривать 30–50 ТС в час. Необходимо внести типовое требование об обязательном оснащении всех пунктов пропуска ИДК для всех видов транспорта как на въезде, так и на выезде», – заключил он.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Грузовая логистика ушла в цифру

Директор Департамента цифрового развития Министерства транспорта РФ Артем Юренков об инновациях в грузовой логистике: электронном документообороте, цифровизации и технологии будущего

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Основная управленческая задача, стоящая перед нами, заключается в переходе от отдельных перевозок к единой мультимодальной логистической системе.

Это позволит обеспечить бесшовное перемещение товаров как внутри страны, так и за ее пределами. Ключевым инструментом для достижения этой цели является цифровизация. Она обеспечивает не только бесшовность логистики, но и прозрачность, законность и безопасность всех процессов.

Среди важных задач цифровизации – создание реестров и борьба с уклонением от уплаты налогов, что особенно актуально при наличии «серых» перевозчиков. Когда у нас есть цифровой контур, мы можем отслеживать движение товаров, работу перевозчиков и их маршруты, что делает весь процесс более контролируемым и безопасным.

Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД)

является ключевым элементом национальной цифровой транспортно–логистической платформы (НЦТЛП). Ее внедрение позволит унифицировать все перевозочные документы и впервые даст возможность получить полную картину того, какие грузы, откуда и куда перемещаются по стране.

На сегодняшний день точный учет внутреннего товарооборота между регионами затруднен. Существующая статистика неполна, так как предприятия не всегда обязаны предоставлять данные о своих перевозках. Мы можем отслеживать экспорт и импорт благодаря таможенным органам, но внутренние перемещения грузов остаются непрозрачными. ГИС ЭПД решит эту проблему, что позволит прогнозировать узкие места в транспортной инфраструктуре, планировать ее загрузку и определять приоритеты для государственных инвестиций.

Для регионов и предприятий наличие таких данных станет мощным инструментом. Они смогут прогнозировать развитие экономики, планировать строительство новых предприятий и оценивать возможности логистики для вывоза про-

дукции. Таким образом, ГИС ЭПД станет краеугольным камнем дальнейшей цифровизации транспортной отрасли и перехода к мультимодальной логистике.

Если говорить о национальной цифровой транспортно–логистической платформе, то она будет включать как государственные, так и частные сервисы. Помимо государственной части свои услуги смогут предоставлять крупные компании, такие как «Яндекс», «ФЕКСКО» или ГК «Дело». Это создаст единое цифровое пространство для всех участников транспортного процесса, что сделает логистику более эффективной и прозрачной.

Государственное ядро цифровой логистической системы должно решать ключевые задачи, связанные с ускорением и упрощением процессов перевозок. Одной из главных целей является создание системы «единого окна». Сейчас одной из основных проблем, влияющих на сроки перевозок и конкурентоспособность нашей страны по сравнению с альтернативными маршрутами, остается длительное оформление документов для мультимодальных перевозок. Мы

должны сделать так, чтобы все документы автоматически попадали в электронные системы. Если перевозка легальна, не несет рисков и соответствует всем требованиям, процесс ее оформления должен быть прозрачным и быстрым вплоть до пересечения границы.

Важным элементом этой системы станет сервис отслеживания грузов и товаров, который будет базироваться на использовании электронных перевозочных документов. Это также позволит эффективно мониторить загрузку транспортно–логистической инфраструктуры, что поможет прогнозировать и планировать ее дальнейшее развитие.

На первом этапе нашей работы ключевой задачей является создание реестра экспедиторов и автотомобильных перевозчиков грузов. Это необходимо для «обеления» рынка, устранения «серых» перевозчиков и обеспечения прозрачности: мы должны понимать, какие грузы перевозятся и кто их доставляет. Это не только улучшит контроль за перевозками, но и повысит их безопасность.

Часть работы связана с интеллектуальными пунктами пропуска. Их

нужно рассматривать как элемент единой цифровой платформы, а не как отдельный проект. Здесь важную роль играют коллеги, занимающиеся вопросами погранпереходов, а наша задача – поддерживать их работу. Главный результат, к которому мы стремимся, – это создание условий, при которых добросовестный перевозчик сможет проходить границу за считанные минуты. Если водитель заранее уведомил о перевозке, подал документы на предварительное рассмотрение, не перевозит опасные грузы и соблюдает все законы (включая налоговые обязательства), он должен иметь право на максимально быстрое прохождение границы – например, в течение 10 минут.

На данном этапе мы находимся в самом начале пути, но это один из самых важных и интересных этапов. С каждым днем, открывая все больше данных и внедряя новые решения, мы видим все больше задач и ограничений, которые необходимо преодолеть. Однако это лишь подчеркивает масштаб работы, которая приведет к созданию современной и эффективной транспортной системы.