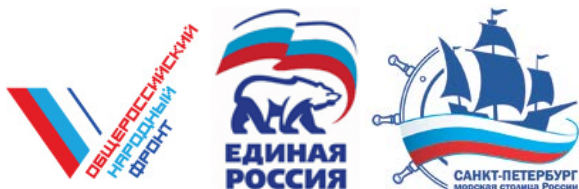


РЕЗОЛЮЦИЯ



V Международная конференция «Транспортно-транзитный потенциал»

Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица России»

27-29 сентября 2012 г.

г. Санкт-Петербург

27-29 сентября 2012 года в Санкт-Петербурге в рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица России» состоялась V Международная конференция «Транспортно-транзитный потенциал». Целью мероприятия стал поиск эффективных решений в сфере обновления и дальнейшего развития транспортной системы России в условиях создания Единого экономического пространства и вступления России в ВТО.

Участие в конференции приняло около 400 представителей федеральных и региональных органов власти, коммерческих и некоммерческих организаций, в том числе представители 15 иностранных государств. Участниками дискуссии стали председатель Комитета Совета Федерации ФС РФ по регламенту и организации парламентской деятельности, руководитель Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица России» В.А. Тюльпанов, первый заместитель председателя Комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Государственной Думы ФС РФ, руководитель Аппарата Общероссийского народного фронта В.И. Лысаков, руководитель Федерального дорожного агентства А.М. Чабунин, заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии Е.С. Нурахметов, вице-президент ОАО «РЖД» А.В. Салтанов, вице-президент ОАО «ОСК» С.Н. Форафонов, советник Постоянного представительства Российской Федерации при Европейском Союзе по транспорту Ю.В. Зворыкина, заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ С.Н. Сарицкий, статс-секретарь — заместитель руководителя Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ В.И. Гончаров, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А.В. Жуков, начальник Управления транзитной политики и логистики Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан С.А. Башимов и другие.

В ходе активной дискуссии участники конференции отметили следующие наиболее важные аспекты развития транспортной системы России.

Современное развитие мировой экономики и стремление России успешно конкурировать на глобальном рынке вызывает необходимость модернизации инфраструктуры, в том числе транспортной.

В связи с этим сегодня профильные ведомства ведут активную работу по совершенствованию законодательства. Особенно актуален вопрос развития законодательства в контексте вступления России во Всемирную торговую организацию (далее – ВТО) и формирования Единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана (далее – ЕЭП). Стремление к созданию общего экономического, а значит и транспортного пространства вызывает необходимость гармонизации нормативно-правовых баз стран-участниц нового объединения – России, Белоруссии и Казахстана, с учетом необходимости выполнения требований ВТО. С целью обеспечения условий функционирования и развития Таможенного союза (далее – ТС) и ЕЭП, а также выработки предложений по дальнейшему развитию интеграции в конце 2011 года был создан единый постоянно действующий орган ТС и ЕЭП Евразийская экономическая комиссия. Структурным подразделением, ответственным за реализацию транспортной политики в рамках ЕЭП является Департамент транспорта и инфраструктуры.

В настоящее время договорно-правовая база ТС и ЕЭП в части транспорта находится на стадии формирования. На данном этапе она включает в себя ряд международных договоров, регулирующих деятельность железнодорожного и автомобильного транспорта.

В сфере железнодорожного транспорта это Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, и Соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий, подписанные в декабре 2010 г.

Основной посыл указанных Соглашений – предоставление всем участникам хозяйственной деятельности трех государств равного доступа к услугам инфраструктуры.

С 1 января 2013 года тарифы на услуги железнодорожного транспорта во всех государствах ЕЭП будут унифицированы по видам.

С 1 января 2015 года доступ перевозчиков к услугам инфраструктуры будет осуществляться на равных условиях на всей территории ЕЭП, независимо от государственной принадлежности участников Соглашений.

Важным шагом на пути к формированию единого рынка транспортных услуг стало решение о создании Объединенной транспортно-логистической компании, которое получило одобрение на встрече глав правительств государств-участников ЕЭП 15 июня 2012 года. Планируется, что новая компания будет оказывать полный спектр комплексных транспортных и логистических услуг в сфере грузовых железнодорожных и интермодальных перевозок.

В сфере автомобильного транспорта значимым является Соглашение об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ТС от 22 июня 2011 года, направленное на упрощение перемещения товаров и автомобильных транспортных средств на единой таможенной территории, организации единых подходов в проведении контроля на внешней границе ТС.

Также 17 июня 2012 года была внедрена система обязательного предварительного информирования в отношении товаров, ввозимых автомобильным транспортом.

Тем не менее, договорно-правовая база, сформированная до 2012 года, должна подвергнуться серьезному анализу и актуализации с учетом реалий текущего времени. Необходима разработка и принятие программных документов, определяющих направления согласованной транспортной политики ЕЭП, а также документов, учитывающих отраслевые особенности транспортной сферы экономики.

Участники конференции не раз обращали внимание на то, что Россия в рамках евразийской интеграции должна использовать свой транспортно-транзитный потенциал как страны, являющейся «мостом между Европой и Азией».

В настоящее время, по оценкам российских экспертов, лишь 1% грузов в евроазиатском сообщении перевозится по территории России, тогда как ежегодный торговый оборот между странами указанных регионов составляет порядка 1 триллиона долларов США.

Сегодня основу направления Восток – Запад составляет Транссибирская магистраль, которая уже сейчас является одной из самых грузонапряженных магистралей в мире. Этот факт обуславливает необходимость модернизации и дальнейшего увеличения объема мощностей транспортного коридора.

В целях интеграции железнодорожных систем России и Европы ОАО «РЖД» совместно с железными дорогами Украины, Австрии и Словакии прорабатывает проект по формированию нового евразийского коридора от Тихого океана до Словакии и Австрии.

Реализация проекта будет способствовать преодолению технологических и правовых различий, существующих между железными дорогами с шириной колеи 1435 мм и 1520 мм.

Планируется, что самым коротким автодорожным коридором из Китая в Европу станет строящаяся магистраль «Западная Европа – Западный Китай», протяженностью 8 445 км и проходящая по территориям Китая, Казахстана и России. Данная автодорога позволит сократить сроки доставки грузов автотранспортом почти в 3,5 раза по сравнению с морским путем, а также обеспечить рост транзитных грузопотоков по направлениям, Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа.

Ещё одним международным транспортным коридором, который имеет стратегическое значение для России, является Северный морской путь (далее – СМП), возрождение которого стало приоритетом реализации транспортно-транзитной политики страны.

Важным шагом в развитии коридора стало принятие 28 июля 2012 года Федерального закона № 132 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». С принятием данного закона создается централизованное государственное управление СМП (ФКУ «Администрация СМП») в целях обеспечения безопасных условий плавания судов на его акватории и предоставления равного доступа всем заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным. До вступления закона в силу для обеспечения навигации 2012 года Минтранс России совместно с Росморречфлотом разработана и введена в действие упрощенная процедура допуска судов на Северный морской путь.

Инфраструктурное развитие магистрали будет обеспечено реализацией проектов федерального и международного значения. Так, продолжается работа по запуску железнодорожного маршрута «Белкомур», создание которого окажет благоприятное влияние на социально-экономическое развитие не только регионов – участников проекта, но и всех приарктических территорий. Летом 2012 года начата реализация проекта строительства морского порта в районе поселка Сабетта (п-ов Ямал), который станет не только специализированным портом по отгрузке сжиженного природного газа, но и одной из опорных точек на трассе Северного морского пути. Важное значение для региона имеет строительство железнодорожной магистрали «Северный широтный ход», которая соединит Северную железную дорогу ОАО «РЖД» в районе станции Обская со Свердловской железной дорогой ОАО «РЖД» в районе станции Коротчаево, обеспечив кратчайший транзит углеводородных грузов в западном направлении и грузов, необходимых для освоения газоконденсатных и нефтяных месторождений, в восточном направлении. В 2013 году начнется строительство объектов Мурманского транспортного узла. Основная цель проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» – создание действующего круглогодично глубоководного морского ХАБа - центра по переработке контейнерных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор «Север - Юг».

Эксперты транспортной отрасли утверждают, что действенным механизмом реализации инфраструктурных проектов станет применение инструментов государственно-частного партнерства. Шаги по их законодательному закреплению были сделаны с принятием Федерального закона Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. № 38-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О концессионных соглашениях» и статью 16 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который создает законодательную базу для использования модели контракта жизненного цикла. Таким образом, на федеральном уровне в настоящее время урегулирована лишь одна модель государственно-частного партнёрства – концессионная. Однако осенью 2012 года опубликован проект закона «Об основах государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», разработчиком которого является Министерство экономического развития РФ. Проект закона регулирует соглашения о государственно-частном партнерстве по реализации проектов регионального и муниципального уровней в целях создания условий привлечения в экономику субъектов Российской Федерации и муниципальных образований частных инвестиций на основе государственно-частного партнерства.

Успешной интеграции российского транспортного комплекса в мировую систему транспорта будет способствовать прогрессивное развитие и использование инновационных решений. Идёт активное внедрение продуктов на базе ГЛОНАСС, которые, в первую очередь, призваны обеспечить безопасность груза и водителя.

Участники V Международной конференции «Транспортно-транзитный потенциал» просят Координатора Проекта «Санкт-Петербург – морская столица России» и Председателя

Бюро Высшего Совета Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» обратиться к Председателю Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» с инициативами по выполнению следующих мероприятий:

1. Законодательное и практическое обеспечение функционирования Единого экономического пространства (далее – ЕЭП)

1.1. В целях совершенствования и дальнейшего развития договорно-правовой базы ЕЭП рекомендовать Евразийской экономической комиссии (далее – ЕЭК):

1.1.1. В целях снятия ограничения по допуску к рынку услуг автомобильного транспорта трех государств для транспортных операторов стран ЕЭП принять следующие меры:

1.1.1.1. Создать единые условия доступа автоперевозчиков любого государства-участника ЕЭП к грузовой базе, формируемой на территории ЕЭП.

1.1.1.2. Проработать вопрос по отмене разрешительной системы для выполнения двусторонних перевозок и транзитного проезда по таможенной территории Таможенного союза.

1.1.2. В целях гармонизации требований к профессиональной компетенции специалистов и водителей стран ЕЭП в сфере автомобильного транспорта:

1.1.2.1. Взаимно признать на территории всех государств-участников ЕЭП дипломы, аттестаты и иные документы, подтверждающие профессиональную компетенцию операторов транспортных средств и ключевого персонала транспортных компаний, выданных на территории других государств-участников ЕЭП.

1.1.2.2. Гармонизировать программы повышения квалификации водителей и других работников автомобильного и наземного городского электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения, с учетом требований международных правил и директив в области базовой квалификации и периодической переподготовки, занятых на перевозке пассажиров и грузов.

1.3. В целях упрощения формальностей организации транспортных процессов рекомендовать ЕЭК ускорить процесс практического внедрения технологий «единого окна» (система, позволяющая лицам, осуществляющим торговые операции, предоставлять информацию, необходимую для выполнения всех требований законов об импорте и экспорте, в единую структуру) и других инновационных решений в области межведомственного взаимодействия, сбора и передачи информации, организационного управления.

2. Государственное регулирование транспортной отрасли Российской Федерации

2.1. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство

2.1.1. В целях развития придорожной инфраструктуры:

2.1.1.1. Рекомендовать Правительству РФ рассмотреть возможность распространения требования Постановления Правительства РФ от 29 октября 2009 г. № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода» на объекты дорожного сервиса, находящиеся на придорожной территории, и дополнить их следующими пунктами:

2.1.1.1.1. В зонах притяжения к крупным городам на существующих объектах дорожного сервиса расширить площадки для остановок и отдыха грузовых автомобилей.

2.1.1.1.2. Создать объекты мойки грузовых автомобилей.

2.1.1.1.3. Создать объекты шиномонтажа грузовых автомобилей.

2.1.2. В целях совершенствования законодательства в сфере дорожного хозяйства Министерству транспорта РФ:

2.1.2.1. Рассмотреть возможность внесения изменения в федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ», касающегося гармонизации требований статьи 31.1 с директивой ЕС 2006/38 в части установления платы за использование дорог исходя из экологических эмиссий автомобильной техники.

2.1.2.2. Разработать механизм предоставления субсидий из федерального бюджета на ремонт, капитальный ремонт, строительство и реконструкцию приграничных автомобильных дорог общего пользования регионального значения.

2.1.2.3. Рассмотреть вопрос о наделении полномочиями собственников автомобильных дорог осуществлять весовой контроль.

2.1.2.4. В целях государственной поддержки субъектов Российской Федерации в области обновления пассажирского автомобильного транспорта и повышения уровня транспортного обслуживания населения рекомендовать Правительству Российской Федерации рассмотреть предложение администрации Нижегородской области по субсидированию из федерального бюджета закупок субъектами Российской Федерации нового подвижного состава в соотношении 70 процентов за счет средств федерального бюджета, 30 процентов за счет средств региональных бюджетов или местных бюджетов муниципальных образований.

2.1.3. В целях совершенствования законодательства в сфере транспортного надзора рекомендовать Правительству РФ:

2.1.3.1. Рассмотреть возможность распространения лицензирования на следующие виды перевозок:

2.1.3.1.1. Перевозки грузов автомобильным транспортом разрешенной максимальной массой более 3500 кг, а также перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек.

2.1.3.1.2. Заказные перевозки пассажиров.

2.1.3.2. Пункт 120 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112, изложить в следующей редакции: «Для проведения проверки выполнения требований по оформлению и оборудованию легковых такси, предусмотренных пунктами ПО, 117 и 118 настоящих Правил, фрахтовщик обязан допускать в легковое такси должностных лиц федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов РФ, уполномоченных на осуществление такой проверки».

2.1.3.3. Часть 19 статьи 9 Федерального закона № 69-ФЗ изложить в следующей редакции: «Контроль за соблюдением требований, установленных частью 16 настоящей статьи, непосредственно в процессе перевозки пассажиров и багажа легковым такси осуществляется уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти и органом исполнительной власти субъектов РФ в рамках осуществления контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения».

2.1.3.4. Дополнить перечень оснований для отказа в выдаче разрешения, указанный в части 2.1. Статьи 9 Федерального закона № 69-ФЗ следующими положениями:

2.1.3.4.1. Предоставление неполного пакета документов.

2.1.3.4.2. Предоставление документов, неподдающихся прочтению.

2.1.3.4.3. Предоставление документов, не отвечающих требованиям, изложенным в частях 1.1 и 1.2 статьи 9 Федерального закона № 69-ФЗ.

2.1.3.5. В качестве меры, ограничивающей деятельность недобросовестных перевозчиков, использовать механизмы саморегулирования с участием отраслевых объединений.

2.2. Железнодорожный транспорт

2.2.1. В целях создания эффективной системы регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров:

2.2.1.1. Рекомендовать Министерству транспорта РФ инициировать внесение изменений в федеральный закон от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», устанавливающие следующие требования к операторам подвижного состава:

2.2.1.1.1. Публичная обязанность операторов предоставлять принадлежащие им вагоны, контейнеры для железнодорожных перевозок грузов по обращениям перевозчиков, грузоотправителей.

2.2.1.1.2. Обязанность иметь во владении вагоны и контейнеры, прошедшие пономерный учет и зарегистрированные именно за лицом, претендующим на право осуществления операторской деятельности.

2.2.1.1.3. Обязанность состоять в реестре операторов.

2.2.1.1.4. Обязанность передавать перевозчику по его обращению на определенный срок (безотносительно к срокам выполнения конкретных перевозок грузов по заявкам грузоотправителей) на возмездной основе принадлежащие операторам вагоны с установлением квоты такого предоставления.

2.2.1.1.5. Наличие полиса страхования гражданской ответственности возмещения вреда.

2.2.1.1.6. Обязанность иметь с перевозчиком договор об условиях перевозки вагонов, контейнеров оператора.

2.2.1.1.7. Обязанность быть членом саморегулируемой организации операторов.

2.2.1.2. Рекомендовать Правительству РФ принять постановление Правительства РФ об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров на основании и в развитие тех законодательных изменений, которые указаны в пункте 2.2.1.1 настоящей резолюции.

2.2.2. В целях эффективной организации движения порожних вагонов рекомендовать Министерству транспорта РФ:

2.2.2.1. Инициировать внесение изменений в федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ», регулирующий отношения по перевозке, приему к перевозке порожних вагонов:

2.2.2.1.1. Установить обязанность согласования отправителем порожних вагонов с перевозчиком перевозки порожних вагонов.

2.2.2.1.2. Установить право перевозчика и владельца инфраструктуры вводить ограничения на перевозку порожних вагонов в случаях, установленных в отношении перевозки грузов, а также по причине непринятия порожних вагонов получателем.

2.2.2.1.3. Установить обязанность владельца подвижного состава заключать договор с владельцем инфраструктуры на передислокацию, платный отстой грузовых вагонов в случае отсутствия заявок от владельца подвижного состава на перемещение вагонов после выгрузки.

2.2.3. В целях предотвращения возникновения заторов на железнодорожных путях рекомендовать Министерству транспорта РФ внести изменения в приказ Министерства транспорта РФ от 28.03.2006 № 35 «Об утверждении правил приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»:

2.2.3.1. В части обязательной приписки собственного подвижного состава к путям необщего пользования. Изменение позволит перевозчику в случаях, предусмотренных данным приказом, направлять находящийся на инфраструктуре подвижной состав на пути необщего пользования, примыкающие к станции приписки, и тем самым частично разгрузить инфраструктуру.

2.2.3.2. В части учета вместимости конкретного подъездного пути необщего пользования, наличия договора на отстой вагонов, наличия договора на ремонт вагонов.

2.2.4. В целях реализации программы переселения граждан из районов Крайнего Севера, транспортировка домашних вещей которых осуществляется в малотоннажных контейнерах или «ящиках контейнерной модификации», рекомендовать Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность сохранения части парка малотоннажных контейнеров (3 и 5 т.) и подвижного состава для их транспортировки.

2.3. Водный транспорт

2.3.1. В целях организации эффективной системы управления Северным морским путем рекомендовать Министерству транспорта РФ, Министерству финансов РФ совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта обеспечить своевременное выполнение положений Федерального закона от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» и предусмотреть

финансирование содержания и обеспечения работы ФКУ «Администрация Северного морского пути», начиная с января 2013 года.

2.4. Воздушный транспорт

2.4.1. В целях объективной оценки экономического состояния, повышения инвестиционной привлекательности и эффективности работы авиапредприятий, выполняющих международные и внутренние магистральные перевозки, рекомендовать Правительству РФ распространить на них действие международных стандартов финансовой отчетности (МСФО).

2.4.2. В целях совершенствования механизма предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета рекомендовать Правительству РФ рассмотреть возможность:

2.4.2.1. Внести изменения в Постановление Правительства РФ № 1212 от 30.12.2011г. «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок»:

2.4.2.1.1. Распространить действие программы на отечественные региональные турбореактивные самолеты вместимостью до 100 мест.

2.4.2.1.2. Включить в программу льготного лизинга вертолеты и увеличить процент субсидирования лизинговых платежей из федерального бюджета до 30 процентов.

2.4.2.1.3. Внести изменения в части распространения субсидии авиакомпаниям для приобретения воздушных судов, со дня выпуска которых прошло не более 15 лет.

2.4.2.2. Внести изменения в Постановление Правительства РФ № 1211 от 30.12.2011г. «Об утверждении Правил предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов, на обеспечение доступности внутренних региональных и местных перевозок пассажиров воздушным транспортом»:

2.4.2.2.1. Рассмотреть возможность расширения действия Постановления на местные пассажирские авиаперевозки.

2.4.2.2.2. Рассмотреть возможность расширения действия Постановления на пары городов, находящихся в пределах одного региона.

2.4.2.2.3. Рассмотреть предложение Министерства транспорта и дорожного строительства Камчатского края по снижению размера финансирования субсидии из региональных бюджетов до 15 процентов.

2.4.2.2.4. Рассмотреть предложение администрации Сахалинской области по финансированию межрегиональных перевозок воздушным транспортом в объеме 50% из федерального бюджета и 50% из бюджета субъекта Российской Федерации.

2.4.2.2.5. Рассмотреть возможность изменения перечня межрегиональных маршрутов, утверждаемых Постановлением Правительства РФ № 1211 от 30.12.2011г., с учётом мнения субъектов Российской Федерации.

2.4.2.2.6. Перефразировать название Правил, заменив фразу «внутренних региональных и местных» на «межрегиональных», так как маршруты, указанные в Правилах, являются межрегиональными, и соответственно, выполняются между субъектами Российской Федерации.

2.4.2.3. Внести изменения в Постановление Правительства РФ № 1095 от 29 декабря 2009 г. «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении»:

2.4.2.3.1. Рассмотреть возможность снятия ограничения по датам (круглогодично).

2.4.2.3.2. Рассмотреть возможность снятия ограничения по возрасту пассажиров, перевозка которых осуществляется в соответствии с правилами предоставления субсидий организациям воздушного транспорта.

2.4.3. С целью либерализации правил и регулирований сферы воздушных перевозок:

2.4.3.1. Рекомендовать Министерству транспорта РФ и заинтересованным ведомствам рассмотреть вопрос постепенного ввода режима «Открытого неба» (предусматривает свободное перемещение самолетов различных авиакомпаний по воздушному пространству страны).

2.4.3.2. Рекомендовать Министерству транспорта РФ проработать комплекс мер по реализации гибкого использования воздушного пространства и эффективных профилей полета, поддерживающих выполнение процедур RNAV (зональная навигация), PBN (навигация, основанная на характеристиках).

2.4.4. Министерству транспорта Российской Федерации рассмотреть возможность внесения изменений в Федеральные авиационные правила сертификации аэропортов, в части увеличения сроков действия сертификатов и лицензий, дифференциации сертификационных требований к аэропортовой деятельности в зависимости от объемных производственных показателей, характеризующих класс аэропорта.

2.4.5. В целях оптимизации расходов операторов аэропортов регионального и местного значения с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Крайнего Севера, в том числе расходов федерального бюджета на содержание федеральных казенных предприятий, рекомендовать Правительству РФ рассмотреть возможность определенного снижения уровня предъявляемых к этим аэропортам требований по транспортной и авиационной безопасности.

2.5. Министерству транспорта РФ в целях гармонизации законодательной базы Российской Федерации разработать «Закон о смешанных перевозках».

2.6. В целях увеличения пассажирского потока рекомендовать Министерству иностранных дел РФ рассмотреть возможность установить безвизовый режим для иностранных граждан, следующих транзитом через территорию Российской Федерации, на срок до 72 часов.

2.7. Тарифное регулирование

2.7.1. В целях повышения эффективности государственного регулирования тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути рекомендовать Правительству РФ завершить работу по внесению изменений в законодательство Российской Федерации в части государственного регулирования тарифов на услуги Северного морского пути, а также дальнейшее формирование нормативной правовой базы государственного регулирования.

2.7.2. В целях развития международной, федеральной и региональной авиации рекомендовать Правительству РФ рассмотреть возможность установки долгосрочных тарифов при реализации крупных инвестиционных программ.

2.7.3. Рекомендовать Министерству транспорта РФ инициировать разработку механизма определения и компенсации дополнительных расходов грузовладельцев, возникающих при перевозке грузов в направлении Калининградской области транзитом по железным дорогам Литовской Республики и Республики Беларусь.

2.7.4. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством экономического развития Российской Федерации, Федеральной службой по тарифам, Федеральной антимонопольной службой инициировать разработку механизма установления и изменения долгосрочных тарифов для реализации проектов в железнодорожной и портовой отраслях по модели заключения концессионных соглашений.

2.7.5. Рекомендовать Министерству транспорта РФ инициировать дополнения в Тарифное руководство №1 (прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами») в части определения тарифного расстояния при перевозке грузов в обход Малого Кольца Московской железной дороги.

3. Модернизация транспортной инфраструктуры

3.1. Инфраструктура автомобильного транспорта

3.1.1. Рекомендовать Федеральному дорожному агентству начать работы по реконструкции автомобильной дороги 1Р 402 «Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск» в границах Омской области в 2013 году с доведением ее параметров до II категории.

3.2. Инфраструктура водного транспорта

3.2.1. В целях инфраструктурного развития транспортной системы Арктической зоны РФ рекомендовать Министерству транспорта РФ:

3.2.1.1. Рассмотреть вопрос достаточности инфраструктуры в связи с планируемым увеличением грузопотока через северные порты РФ и принятия программ об улучшении этой составляющей.

3.2.1.2. Совместно с Министерством обороны РФ и заинтересованными ведомствами обеспечить проведение единой технической политики при создании и эксплуатации средств и систем двойного назначения в арктических морских портах.

3.2.2. В целях обеспечения возрастающих объемов перевозок, своевременной выгрузки подвижного состава Министерству транспорта РФ рекомендовать операторам морских терминалов участвовать на условиях государственно-частного софинансирования в строительстве и модернизации железнодорожной инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в направлении портов.

3.3. Инфраструктура воздушного транспорта

3.3.1. В целях развития транспортного потенциала районов Крайнего Севера РФ рекомендовать Министерству транспорта РФ:

3.3.1.1. Считать приоритетным проект придания аэропорту Хатанга, Таймыр, статуса запасного аэродрома для кроссполярных и транsvосточных авиатрасс и базы аварийно-спасательного отряда на всю акваторию Северного Ледовитого океана и прилегающие северные территории России.

3.3.1.2. Включить проект, указанный в п.3.3.1.1. настоящей резолюции, в программы освоения северных территорий РФ, Северного морского пути и другие программы укрепления позиций РФ в Арктике.

3.4. Инфраструктура железнодорожного транспорта Российской Федерации

3.4.1. Ускорить принятие распоряжения Правительства Российской Федерации, предусматривающего установление статуса проекта «Белкомур» как проекта, имеющего общегосударственное значение, реализуемого на принципах государственно-частного партнерства, и разработать модель реализации концессионного соглашения с целью обеспечения реализации проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» и повышению эффективности привлечения частных инвестиций в проект.

3.4.2. Правительству РФ рекомендовать владельцам подвижного состава обеспечить развитие железнодорожных путей необщего пользования для беспрепятственного принятия прибывающего на станцию примыкания приписанного подвижного состава.

3.5. В целях создания внутренней опорной терминально - логистической сети рекомендовать Министерству транспорта РФ подготовить комплексную программу развития терминально-логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации.

3.6. В целях развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области рекомендовать Правительству РФ:

3.6.1. Рассмотреть возможность разработки федеральной программы строительства путепроводов на территории Ленинградской области в местах пересечения автомобильных дорог общего пользования и железных дорог и устройство двухуровневых пешеходных переходов на грузонапряженных и высокоскоростных железнодорожных линиях.

3.6.2. Придать федеральный статус программе «Развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

3.7. Обустройство государственной границы Российской Федерации

3.7.1. На период проведения крупных международных спортивных мероприятий рекомендовать государственным контрольным органам совместно с Федеральное агентство по обустройству государственной границы РФ:

3.7.1.1. Использовать опыт по внесению временных дополнений в технологическую схему организации пропуска лиц, транспортных средств, предусматривающих возможность их оформления на отдельных полосах движения.

3.7.1.2. Использовать опыт по осуществлению всех видов государственного контроля (осуществляемых в пункте пропуска) без высадки болельщиков из автобусов.

3.7.2. В целях эффективного использования бюджетных средств рекомендовать Росгранице РФ продолжить работу по закрытию нефункционирующих и переводу на нерегулярный режим работы незначительно загруженных воздушных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации.

3.8. Механизмы государственно-частного партнерства при реализации проектов

3.8.1. В целях создания условий для заключения концессионных соглашений в сфере развития железнодорожной инфраструктуры рекомендовать Правительству РФ:

3.8.1.1. Внести изменения в федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» о возможности ОАО «РЖД» осуществлять полномочия концедента.

3.8.1.2. Снять ограничения по обременению имущества ОАО «РЖД» правами концессионера и банков-кредиторов.

3.8.2. В целях создания условий для заключения квази-концессионных соглашений при развитии железнодорожной инфраструктуры рекомендовать Правительству РФ:

3.8.2.1. Изменить порядок использования имущества ОАО «РЖД» – крупнейшего владельца инфраструктуры:

3.8.2.1.1. Внести изменения в федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» о снятии запрета на передачу имущества во владение и пользование по квази-концессионным соглашениям.

3.8.2.1.2. Принять постановления Правительства РФ о порядке распоряжения имуществом, переданным во владение и пользование по квази-концессионным соглашениям.

3.8.2.2. Установить порядок заключения соглашений в положениях о закупках ОАО «РЖД».

3.8.2.3. Согласовать практику заключения квази-концессий с Федеральной антимонопольной службой России в части совмещения проектирования, строительства и эксплуатации.

3.8.2.4. Установить долгосрочные параметры регулирования тарифов на предоставление услуг реконструированной инфраструктуры.

3.8.3. В целях расширения практики применения механизмов государственно-частного партнерства рекомендовать Федеральному дорожному агентству:

3.8.3.1. Провести анализ на предмет возможности строительства автодорог с привлечением частных инвестиций в рамках механизма государственно-частного партнерства.

3.8.3.2. Провести анализ на предмет возможности строительства мультимодальных транспортных пассажирских узлов (транспортно-пересадочных узлов) с привлечением частных инвестиций в рамках механизма государственно-частного партнерства.

3.8.3.3. Совместно с Федеральным агентством железнодорожного транспорта провести анализ возможностей использования механизмов государственно-частного партнерства при строительстве терминально-логистической инфраструктуры, в части создания транспортно-технологической инфраструктуры, обеспечивающей деятельность торгово-логистических центров, с привлечением бюджетного финансирования.

3.8.4. В целях расширения практики применения механизмов государственно-частного партнерства рекомендовать Федеральному агентству железнодорожного транспорта:

3.8.4.1. Провести анализ на предмет целесообразности проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры с привлечением частных инвестиций по модели заключения концессионных соглашений для снятия инфраструктурных ограничений.

3.8.4.2. Совместно с Министерством транспорта Российской Федерации разработать стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации с привлечением частных инвестиций по модели заключения концессионных соглашений.

4. Инновационное развитие транспортной отрасли

4.1. В целях совершенствования правового регулирования использования технологий на базе ГЛОНАСС рекомендовать Государственной Думе РФ, Правительству РФ:

4.1.1. Рассмотреть возможность отмены требования об установке тахографов при перевозке пассажиров в междугороднем, городском и пригородном сообщении, если транспортные средства оборудованы системой спутниковой навигации ГЛОНАСС с подключением к соответствующему навигационному центру.

4.1.2. Законодательно закрепить необходимость подключения транспортных средств, оборудованных аппаратурой ГЛОНАСС к создаваемым диспетчерским

или контролирующим службам с последующей передачей диспетчерскими необходимой информации муниципальным, региональным и федеральным органам исполнительной власти (необходимо осуществлять диспетчеризацию и контроль транспортных средств, оборудованных аппаратурой ГЛОНАСС).

4.1.3. Законодательно закрепить полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере навигационной деятельности, в том числе, по созданию региональных диспетчерских и контролирующих служб и обязательному подключению к ним транспортных средств, оборудованных аппаратурой ГЛОНАСС в целях осуществления диспетчеризации и контроля.

4.1.4. Законодательно предусмотреть административное наказание за нарушения на основании показаний с использованием системы ГЛОНАСС (отклонение транспортных средств от маршрута движения, нарушение расписания, срывы рейсов).

4.1.5. Законодательно закрепить сроки оборудования аппаратурой ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS следующих категорий транспорта:

4.1.5.1. Транспортные средства, перевозящие крупногабаритные и тяжеловесные грузы.

4.1.5.2. Транспортные средства, перевозящие школьников.

4.1.5.3. Транспортные средства жилищно-коммунального хозяйства, дорожной и строительной техники.

4.1.5.4. Транспортные средства оперативно-диспетчерских служб.

4.2. В целях дальнейшего развития Автоматизированной ледово-информационной системы «Север» рекомендовать Правительству РФ выделить средства, необходимые для:

4.2.1. Модернизации информационно-аналитического центра системы «Север» (ФГБУ «Арктический и Антарктический научно исследовательский институт», Санкт-Петербург).

4.2.2. Адаптации и внедрения современных информационно-коммуникационных технологий в территориальных центрах системы «Север».

4.2.3. Создания арктической сети выносных пунктов приема и обработки спутниковой информации.

4.3. В целях расширения сферы применения инновационных технологий в транспортном комплексе рекомендовать Министерству транспорта РФ:

4.3.1. Рассмотреть вопрос организации «Инновационного центра проектирования, тестирования и внедрения в РФ международного стандарта безбумажного оформления и сопровождения грузовых морских и речных перевозок в морских и речных портах на базе стандарта EDIFACT».

4.3.2. Провести анализ на предмет возможности внедрения регионами Российской Федерации интеллектуальных транспортных систем, в том числе автоматизированной системы контроля дорожной обстановки.

4.4. Рекомендовать Правительству РФ рассмотреть предложение ОАО «КАМАЗ»:

4.4.1. Проработать комплекс мер по реализации проекта эстафетной доставки грузов Западная Европа-Азия, который подразумевает перевозку грузов на тяговых плечах 250-300 км, с использованием съёмных кузовов – контейнеров (Каматейнеров), со сбором и доставкой грузов «от двери до двери», в форме государственно-частного партнерства.

4.4.2. Подготовить программу по выделению участков земли вдоль автомагистралей для строительства ТЛК Каматейнер (комплекс для хранения съёмных кузовов – контейнеров).

5. Саморегулирование транспортной отрасли

5.1. В целях развития института саморегулируемых организаций (далее – СРО) рекомендовать:

5.1.1. Правительству РФ рассмотреть возможность предоставления саморегулируемым организациям (далее – СРО) право законодательной инициативы.

5.1.2. Правительству РФ включить СРО в перечень организаций, которые могут входить в межведомственные координационные и совещательные органы, приведённый в Типовом регламенте взаимодействия федеральных органов исполнительной власти (пункт 12.3), утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2005 г. № 30.

5.1.3. Правительству РФ поручить Министерству экономического развития РФ подготовить Методические рекомендации по разработке стандартов и правил СРО для ведения предпринимательской деятельности в условиях ВТО.

5.1.4. Правительству РФ рассмотреть возможность наделения единой СРО в сфере железнодорожных перевозок дополнительными, наряду с предусмотренными федеральным законом Российской Федерации от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях», функциями и правами:

5.1.4.1. Вести Единый реестр операторов железнодорожного подвижного состава.

5.1.4.2. Участвовать в подготовке проектов отраслевых законов и нормативных актов, включая акты технического регулирования.

5.1.4.3. Разрабатывать обязательные для выполнения всеми операторами/членами СРО правила (стандарты) операторской деятельности, в том числе:

5.1.4.3.1. Стандарты качества операторских услуг.

5.1.4.3.2. Стандарты взаимодействия операторов с владельцами инфраструктуры и перевозчиками (по вопросам, не урегулированным отраслевыми нормативно-правовыми актами).

5.1.4.3.3. Стандарты исполнения решений Правительства Российской Федерации по обеспечению грузовых перевозок вагонами в случаях, установленных законодательством Российской Федерации.

5.1.4.3.4. Стандарты предоставления информации.

5.1.4.4. Организовывать независимую техническую экспертизу и аудит состояния вагонного парка, принадлежащего членам СРО.

5.1.4.5. Определить критерии пригодности к эксплуатации подвижного состава, принадлежащего членам СРО, с учетом требований законодательства Российской Федерации.

5.1.4.6. Внедрить ответственность члена СРО за техническое состояние вагона, допущенного на железнодорожные пути общего пользования, в т.ч. механизмов обязательного страхования ответственности владельца (оператора) вагонного парка перед владельцем инфраструктуры за причинение вреда объектам инфраструктуры.

6. Безопасность функционирования транспортного комплекса

6.1. В целях совершенствования законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения рекомендовать Правительству РФ закрепить в Градостроительном кодексе РФ положения, касающиеся осуществления градостроительной деятельности с соблюдением требований по обеспечению безопасности дорожного движения и организации дорожного движения.

6.2. В целях повышения эффективности государственного контроля (надзора) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения рекомендовать Правительству РФ рассмотреть возможность внесения следующих изменений:

6.2.1. В диспозицию статьи 12.34 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности юридических лиц за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения, в виде штрафа в размере от двухсот тысяч до трехсот тысяч рублей.

6.2.2. В Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации»

касающихся термина «капитальный ремонт», предусмотрев при этом выполнение комплекса работ по доведению транспортно-эксплуатационных показателей дорог до нормативных требований с возможностью дополнительного землеотвода для этих целей (устройство переходно-скоростных полос, полос накопления, остановок общественного транспорта и выполнение иных работ, не требующих значительных материальных затрат), а также положений о формировании и функционировании системы внутреннего контроля за осуществлением дорожной деятельности.

6.2.3. В статью 12 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в статьи 17,18 и 20 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» в части возложения обязанности по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам на владельцев автодорог и лиц, осуществляющих их содержание.

6.3. В целях совершенствования и дальнейшего развития системы безопасности в сфере транспорта в Арктическом регионе:

6.3.1. Рекомендовать Министерству транспорта РФ, Министерству РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий рассмотреть возможность создания на базе аэропорта Хатанга предприятия по поиску и спасению в Центральном Арктическом бассейне РФ и авиационному обеспечению дрейфующих научных станций «Северный Полюс» и его включения в Систему комплексной безопасности в Арктике.

6.3.2. Рекомендовать Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта, подведомственным организациям рассмотреть предложения по созданию системы обеспечения комплексной безопасности судоходства и объектов в арктических морях и прилегающих внутренних водных путях Арктического региона Российской Федерации.