



РЕЗОЛЮЦИЯ



**конференции GlobalPORT-2011
«Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ.
Транспортно-транзитный потенциал»**

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

7 октября 2011 г

г. Санкт-Петербург

20–21 сентября 2011 г. в Санкт-Петербурге в рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ» прошла IV международная конференция «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ. Транспортно-транзитный потенциал».

Конференция прошла при поддержке и участии Правительства РФ, Государственной Думы РФ, Министерства транспорта РФ и подведомственных структур, Федеральной таможенной службы РФ, Федеральной службы по тарифам РФ, Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ. На мероприятии присутствовали руководители органов исполнительной и законодательной власти более чем 30 регионов России, а также представители таких зарубежных государств, как Германия, Нидерланды, Италия, Норвегия, Латвия, Эстония, Литва, Беларусь, Польша, Швеция, Финляндия, Монголия, Южная Корея.

Участники конференции, обсудив ситуацию, сложившуюся на сегодняшний день в области грузовых перевозок – как внутренних, так и транзитных, отметили следующее:

Развитие транспортного комплекса Российской Федерации является приоритетной задачей государственной деятельности. Экономический рост страны невозможен без создания динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы. В тоже время, экономический рост России создает благоприятные условия, гарантирует стабильность и безопасность для передвижения грузов по территории страны. От качества функционирования транспортной системы зависит развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны и, во многом, благополучие населения.

В последнее время наиболее обсуждаемой темой является модернизация транспортной системы Российской Федерации, внедрение инновационных идей в работу отрасли. Перестройка транспортной системы в соответствии с современными требованиями относится к приоритетным задачам государственного регулирования в Российской Федерации и должна проходить в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года, призванной обеспечить благоприятные условия для развития экономики и социальной сферы страны.

Для эффективного функционирования и мобильности системы необходимо наладить тесное взаимовыгодное сотрудничество государства и бизнеса. Это обеспечит как быстрое развитие, так и безопасность транспортных процессов. Представителями бизнеса было отмечено, что обеспечение конкурентоспособности российских авиационных, автодорожных, железнодорожных, морских и речных предприятий возможно за счет повышения безопасности, качества и экономической эффективности перевозок в результате модернизации и переоснащения парка транспортных средств. Кроме того, необходимо создать и совершенствовать единые нормативные правовые и организационно-технические стандарты, правила и системы информационного взаимодействия участников транспортного процесса и органов государственного управления.

Обладая выгодным геополитическим положением, Россия находится на пересечении нескольких крупных международных и межрегиональных транспортных коридоров: «Север–Юг», «Запад–Восток», Северный морской путь, «Западная Европа – Западный Китай» и другие. Ряд этих торговых путей создавался несколько столетий, создание других стало ответом на современные потребности глобальной экономики.

Транспортный коридор «Север–Юг» получил новый импульс развития в 2000 году, когда в Санкт-Петербурге было подписано межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север–Юг» между Россией, Ираном и Индией. Основными преимуществами этого международного коридора является сокращение в два и более раза расстояния перевозок, сведение к минимуму стоимости транзитных перевозок, а также упрощение и унификация всей административной документации и процедур, касающихся транзитных перевозок через территории стран-участниц. **По данным Федеральной Службы Государственной Статистики, объем грузовых перевозок и грузооборот всех видов транспорта на коридоре «Север–Юг» в январе–июле 2011 года по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года увеличился в среднем на 100 %. Это свидетельствует о стабильном интересе бизнес-сообщества к данному направлению.**

Также государственным приоритетом является и дальнейшее развитие международного транспортного коридора «Запад–Восток». Его роль в экономике обусловлена постоянным ростом товарооборота между Европой и Азией. Одним из неоспоримых конкурентных преимуществ транспортного коридора «Запад–Восток» является низкий уровень политических рисков, так как 90 % маршрута проходит по территории Российской Федерации.

Согласно данным Федеральной Службы Государственной Статистики, **объем грузооборота в регионах транспортного коридора «Запад–Восток» в 2011 году увеличился в среднем на 104,5 % по сравнению с 2010 годом, что свидетельствует о перспективах данной транспортной магистрали.** Несмотря на высокий потенциал транспортного коридора «Запад–Восток», необходимо предпринимать меры по решению принципиальных вопросов, таких, как развитие железнодорожной инфраструктуры, повышение пропускной способности транспортного коридора и повышение уровня безопасности.

Не менее актуальным вопросом представляется дальнейшее использование Северного морского пути (СМП), имеющего значительный нереализованный потенциал. О приоритетном развитии этого транспортного направления не раз было заявлено президентом России Д.А. Медведевым. Интерес российских и иностранных судовладельцев к СМП как к транзитному коридору, соединяющему Северную Европу и Юго-Восточную Азию, неуклонно растет. Однако за последние десятилетия объем перевозок по Северному морскому пути значительно снизился, примерно в пять-шесть раз. Прежде всего, это связано с такими проблемами, как дефицит ледоколов, увеличение процента аварийности на трассах Северного морского пути и отсутствие стабильной связи с полярными районами. Соответственно, необходимо предпринять комплекс мер по увеличению его привлекательности.

Развитие новых технологий, строительство современных транспортных единиц позволит к 2035 году открыть регулярное летнее судоходство по Северному морскому пути. Уже в ближайшем будущем прогнозируется серьезное увеличение грузооборота по Севморпути — более чем в 10 раз. Это позволит в разы сократить затраты на топливо, увеличит безопасность и скорость транспортировки грузов, например, маршрут через Северный морской путь по сравнению с трассой через Суэцкий канал короче на 2440 морских миль и сокращает длительность рейса на 10 суток, а также экономит порядка 800 тонн топлива на среднестатистическое судно.

Недавно созданный и находящийся на стадии реализации МТК «Западная Европа – Западный Китай» обладает значительным экономическим потенциалом. Планируется, что этот коридор станет одним из крупнейших в мире автокоридоров и пройдет по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ляньюньган. Протяженность маршрута составит в общей сложности около 8,5 тыс. километров. В будущем этот транспортный коридор позволит сократить перевозку грузов от Европы до Дальнего Востока и Китая в 3,5 раза и станет основным маршрутом грузоперевозок в Центрально-Азиатском регионе.

Участники конференции единогласно пришли к выводу, что для реализации масштабных проектов и увеличения транспортно-транзитного потенциала необходимо, с одной стороны, снижение административных барьеров и упрощение законодательства, с другой – более гибкое и своевременное его изменение, в зависимости от ситуации, сложившейся на глобальных рынках и внутри страны.

Одной из инициатив, направленных на повышение транзитной доступности и упрощения таможенного оформления грузов, является реализация Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. Реализация данного документа позволит создать сеть современных таможенно-логистических терминалов на территории страны. Не менее значимым шагом для упрощения механизма таможенного оформления является внедрение новых технологий в таможенный процесс, в частности, интернет-декларирование, предварительное информирование и предварительное декларирование.

Все это, в совокупности с работой Росграницы, направленной на создание системы высокотехнологических пунктов пропуска, приведет к повышению транзитной доступности страны. Несмотря на широкие возможности, открывающиеся при реализации Концепции, существует и ряд трудностей: недостаток высококвалифицированных специалистов в создаваемых таможенно-логистических терминалах, необходимость вложения крупных инвестиций в инфраструктуру и изменение сложившихся логистических потоков.

Одним из наиболее острых вопросов является организация и функционирование системы железнодорожных перевозок, так как на долю этого вида транспорта приходится порядка 40 % в общем грузопотоке страны, и эта доля рынка в последние годы увеличивается. Несмотря на стабильность показателей, в сфере железнодорожных грузовых перевозок существует ряд проблем, связанных с несовершенством тарифного регулирования отрасли, отсутствием единого координирующего органа железнодорожных перевозок, низкой контейнеризацией и другими факторами.

Участники IV международной конференции «Санкт-Петербург – морская столица России. Транспортно-транзитный потенциал» просят Съезд Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ», Председателя Партии В. В. Путина, Председателя Высшего совета Партии Б. В. Грызлова выступить с инициативами по выполнению следующих мероприятий, направленных на модернизацию и эффективное функционирование транспортной отрасли:

1. Модернизация российской транспортной отрасли, реализация транзитного потенциала страны и развитие международных транспортных коридоров

1.1 Рекомендовать Правительству РФ принять комплекс мер, направленных на активизацию развития транспортно-транзитного потенциала и транспортной доступности Урала, Арктической зоны, Сибири и Дальнего Востока:

- 1.1.1 В рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» **рассмотреть возможность оказания государственной поддержки в развитии материально-технической базы дальневосточных и сибирских портов, специализированных терминалов, установления порядка и правил их функционирования, отвечающих критериям безопасности перевозок, потребностям экономики и жизнеобеспечения регионов Сибири и Дальнего Востока.**
- 1.1.2 В целях активизации развития дальневосточного транспортно-промышленного комплекса, в частности, Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла (ВСГТПУ), портовой особой экономической зоны «Советская Гавань» **рекомендовать Правительству РФ принять комплекс мер:**

- 1.1.2.1 **Увеличить пропускную и провозную способность Транссибирской магистрали, провести строительство вторых главных путей Байкало-Амурской магистрали; реконструкции путевых развязок ВСППТУ.**
- 1.1.2.2 **Рекомендовать Министерству транспорта РФ утвердить и принять к реализации актуализированный проект «Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали на перспективу до 2020 года» для увеличения провозной способности Северного широтного хода, отдельно участков «Волочаевка II – Комсомольск-на-Амуре», «Комсомольск-на-Амуре – Ванино» и «Ванино – Советская Гавань-город».**
- 1.1.3. Начать проектирование и строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту Нижневартовск – Белый Яр – Абалаково – Ярки – Усть-Илимск, что позволит создать на базе Северо-Сибирской магистрали, Мотыгинской ГЭС, Тагарского металлургического объединения, Горевского ГОКа и других промышленных предприятий крупнейший энергопромышленный район в Восточной Сибири.
- 1.1.4. Принять комплекс решений, направленных на реализацию межрегионального проекта «Белкомур», от ввода которого зависят перспективы социально-экономического и промышленного развития регионов Европейского Севера и Урала России, развитие Северного морского пути (до 25 % общего грузооборота) и северных портов России (Мурманска и Архангельска), а также формирование международных транспортных коридоров в направлении Восток–Запад. В частности:
 - 1.1.4.1. Министерству регионального развития Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации совместно с регионами- инициаторами проекта и ГК «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк) разработать предложения по оптимальному механизму реализации проекта «Белкомур», структуре его финансирования, а также предложения по внесению изменений в нормативную правовую базу в целях реализации указанного проекта;
 - 1.1.4.2. Вынести рассмотрение межрегионального проекта «Белкомур» на Бюро Высшего Совета Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» с целью одобрения и утверждения партийного проекта. Назначить координатором партийного межрегионального проекта «Белкомур» члена Бюро Высшего Совета Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» Чилингарова А.Н.;
 - 1.1.4.3. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации и Министерству иностранных дел Российской Федерации инициировать включение партийного проекта «Белкомур» в качестве приоритетного проекта Партнерства

по транспорту и логистике политики «Северное измерение» (Россия, ЕС, Норвегия, Исландия).

- 1.1.6. Обеспечить комплексную реализацию инвестиционного проекта в части строительства Северного широтного хода «Обская – Салехард – Надым – Пангоды –Новый Уренгой – Коротчасво».

1.2. Правительству РФ совместно с Министерством транспорта РФ разработать и принять комплекс мер, направленных на повышение авиационной доступности и обеспечение безопасности полетов на внутрорегиональном уровне:

- 1.2.1 Для комплексного решения вопроса авиационной безопасности и доступности транспортных услуг для населения России необходимо **разработать федеральный закон «О развитии малой авиации в Российской Федерации».**
- 1.2.2 Разработать комплекс мер, направленных на развитие системы социально-значимых пассажирских перевозок:
 - 1.2.2.1. Ускорить внесение изменений в постановления Правительства Российской Федерации от 26 июня 2002 г. № 466 и от 16 февраля 2008 г. № 90, направленных на совершенствование механизмов развития социально-значимых перевозок, а также в статью 101 Воздушного кодекса в части определения понятия социально-значимой перевозки, включая возможные механизмы государственной поддержки авиакомпаний, занимающихся данными видами перевозок.
 - 1.2.2.2. Особое внимание необходимо уделить вопросу обеспечения воздушными судами авиакомпаний, выполняющих социально значимые перевозки на местных воздушных авиалиниях. Рассмотреть предложение Правительства Ульяновской области о поддержке проекта по производству для этих целей воздушного судна EV-55 «Outback» на территории портовой особой экономической зоны «Ульяновск».
- 1.2.3 Необходимо предусмотреть распространение действия механизмов субсидирования на межрайонные перевозки с увязкой их с магистральными авиаперевозчиками по схеме сквозного авиатарифа от мест проживания до конечного пункта назначения в центральных регионах страны.
- 1.2.4 **Рекомендовать Правительству РФ рассмотреть возможность внесения поправок в федеральное налоговое законодательство в части применения нулевой ставки НДС при импорте воздушных судов иностранного производства малой вместимости (до 50 мест) и освобождения от НДС внутренних региональных пассажирских авиаперевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям.**
- 1.2.5. Внести изменения в приказ Минтранса России от 02.10.2000 № 110 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской

Федерации» в части:

- 1.2.5.1. Повышения уровня предельного тоннажа самолетов, на которые при определении ставок сборов распространяется коэффициент 0,5, с 12 до 25 тонн включительно;
- 1.2.5.2. Повышения уровня предельного тоннажа самолетов, на которые при определении ставок сборов распространяется коэффициент 1,0, и установления свыше 25 тонн.
- 1.2.6. Внести изменения в Положение о ведомственной охране Минтранса России (утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 11.10.2001 № 743) в части компенсации из федерального бюджета части затрат на ведомственную охрану объектов, которые являются федеральной собственностью и переданы по акту приема-передачи на условиях аренды аэропортам.
- 1.3. Рекомендовать Правительству РФ разработать нормативно-правовой акт, определяющий механизмы и способы возврата капитальных вложений частных инвесторов, вложенных ими в развитие транспортной инфраструктуры объектов, имеющих общегосударственное значение.**
- 1.4. Развитие Северного морского пути (СМП) как одной из основных транспортных магистралей России требует проведения комплекса мер. Рекомендовать Правительству Российской Федерации разработать план проведения работ, призванных обеспечить бесперебойное функционирование и дальнейшее развитие Северного морского пути:**
 - 1.4.5. Для защиты национальных интересов Российской Федерации, обеспечения безопасности прохождения судов по Северному морскому пути рассмотреть возможность дислокации подразделений военно-воздушных сил и военно-морского флота в данном регионе.
 - 1.4.6. Обеспечить контроль безопасности мореплавания силами штаба ледовых операций;
 - 1.4.7. Провести метеорологическое обеспечение на трассах СМП;
 - 1.4.8. Создать системы обеспечения связи и оповещения о безопасности и бедствии на трассах всего Северного морского пути с использованием береговых автоматических УКВ/ПВ радиостанции;
 - 1.4.9. Провести гидрографические работы на протяжении всего Северного морского пути;
 - 1.4.10. Создать программу подбора персонала для работы в суровых климатических условиях Арктики:
 - 1.4.10.1. Провести исследования в области эргономики профессий, необходимых для работы на Севморпути;
 - 1.4.10.2. Разработать требования, предъявляемые к персоналу, который будет работать в арктических условиях, в том числе создать «психологический паспорт профессий»;
 - 1.4.10.3. Принимать в учебные заведения с учетом не только физического здоровья, но и психофизиологических показателей, определенных экспертами.

2. Таможенное законодательство, организация таможенного контроля

2.1 На непроизводительные простои при пересечении границы и на таможенных терминалах при растаможивании тратится до 50 % маршрутного времени автомобильного транспорта, в связи с чем необходимо принять ряд мер по совершенствованию таможенных технологий, применяемых на автомобильных пунктах пропуска:

2.1.1 Разработать в Российской Федерации концепцию стопроцентного контроля контейнерных перевозок с помощью рентгеновских инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК), а также проработать вопрос обновления уже существующего в России парка ИДК.

2.1.2 В целях обеспечения безопасности грузоперевозок и недопущения перемещения через государственную границу РФ контейнеров с потенциально опасными вложениями – взрывчатыми, наркотическими, отравляющим веществами, **необходимо разработать концепцию применения технологии фумигации контейнерных перевозок**, эффективно зарекомендовавшую себя в США, Австралии, Германии и ряде других стран.

2.1.3 Проведение Олимпиады-2014 в Российской Федерации приведет к резкому повышению нагрузки на все пограничные пункты пропуска. Это определяет необходимость проведения серии научно-исследовательских работ, предусматривающих как концептуальное, техническое, технологическое, информационное и правовое решение указанной проблемы, так и разработку программы и средств ускоренного обучения должностных лиц таможенных органов (в том числе, с применением виртуальных инновационных тренажеров).

2.1.4 Реализация концепции «одного окна» в государственных контролирующих органах, переноса на таможенные органы функций транспортного, ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля в пограничных пунктах пропуска определила необходимость работы должностных лиц таможенных органов одновременно в восьми программных средствах, что отрицательно сказывается на эффективности выполнения ими должностных обязанностей, связанных с обеспечением экономической безопасности страны. **Необходимо решить вопрос комплексной автоматизации пограничных пунктов пропуска, предусматривающий исключение многократного ввода одинаковых сведений об атрибутике товаров и транспортных средств в различные программные средства.**

2.1.5 Рассмотреть целесообразность создания мобильных рабочих мест в рамках каждой таможни в Северо-Западном и других таможенных управлениях, способных подключиться к электропитанию и компьютерным сетям тех таможенных постов, в которых образуются наибольшие очереди.

2.1.6 Рассмотреть возможность использования транспортно-логистического центра «Пересвет», расположенного на территории Брянской области, в качестве промежуточного узла при растаможивании и перенаправлении грузов.

3. Обустройство государственной границы Российской Федерации

- 3.1. Рекомендовать Правительству Российской Федерации совместно с Федеральным агентством по обустройству государственной границы РФ и ОАО «РЖД» рассмотреть возможность обустройства железнодорожных пунктов пропуска в ходе строительства (реконструкции) соответствующих железнодорожных вокзалов и станций, в связи с тем, что работа государственных контрольных органов тесно связана с состоянием обустроенности объектов железнодорожной инфраструктуры.**
- 3.2** Рекомендовать Правительству Российской Федерации совместно с Федеральным агентством по обустройству государственной границы Российской Федерации и Федеральной службой безопасности РФ создать дополнительные подразделения Пограничной службы ФСБ РФ для обеспечения режима пограничной зоны на Арктической территории Российской Федерации, а также оснащение их современными техническими средствами (в том числе радиолокационного контроля и водными транспортными средствами), позволяющими в полной мере обеспечивать контроль за передвижением судов различных классов.

4 Железнодорожные перевозки

- 4.1** Для решения вопросов обеспеченности подвижным составом мелких и средних грузоотправителей, создать информационно-торговую площадку, на которой клиенты смогут разместить свои заявки на подвижной состав.
- 4.2** В целях ликвидации дефицита погрузочных ресурсов, ускорения оборачиваемости грузовых вагонов, а также повышения технологической эффективности работы вагонов и снижения нагрузки на инфраструктуру рекомендовать:
- 4.2.1. Федеральной службе по тарифам РФ продолжить работу по **унификации тарифов на порожний пробег собственных (арендованных) вагонов** вне зависимости от тарифного класса и рода ранее перевозимого груза.
- 4.2.2. Правительству Российской Федерации разработать комплекс мер, направленных на решение вопросов перевозки грузов железнодорожным транспортом в/из и через Калининградскую область. В частности рассмотреть следующие предложения Правительства Калининградской области:
- 4.2.2.1 Ускорить решение юридических и организационных вопросов для нормализации ситуации на рынке грузовых перевозок в части исключения роста стоимости услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом в/из и через Калининградскую область.
- 4.2.2.2 Рассмотреть возможность создания в Калининградской области железнодорожной перевозочной компании, в том числе через предоставление права оперирования Калининградской железной дороге – финалу ОАО «РЖД» части подвижного состава ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Вторая грузовая компания» и иных железнодорожных перевозчиков.

4.3 С целью решения проблем восполнения дефицита инвестиций в развитие железнодорожного транспорта, **рассмотреть следующие предложения ОАО «Российские железные дороги»:**

4.3.1 Выпустить инфраструктурные облигации Российской Федерации с последующим внесением привлеченных средств в уставный капитал ОАО «РЖД»;

4.3.2 Генерировать часть средств для развития инфраструктуры за счет реализации внутренних оптимизационных мер холдинга «РЖД»;

4.3.3 Использовать потенциал внутреннего рублевого рынка, в частности, средств пенсионного фонда Российской Федерации.

4.5 В целях обеспечения гарантийной ответственности в случае выявления брака при эксплуатации вагона Министерству промышленности и торговли РФ, Ространснадзору и ОАО «РЖД» рассмотреть следующие предложения:

4.5.1 **Выработать и утвердить список аккредитованных компаний-экспертов**, заключения которых обязательны для всех сторон спора, связанного с бракованным вагоном и некачественным литьем, а также для установления причин происшествий на железнодорожном транспорте.

4.5.2 Рассмотреть вопрос **страхования обязательной гражданской ответственности изготовителей вагонов и крупногабаритного литья** (виды ответственности – за причинение вреда имуществу, жизни/здоровью, экологии), в том числе как требование к сертификату или клейму. Информация о договоре страхования должна быть общедоступной, лимиты ответственности страховщика должны быть установлены нормативно-правовые акты. При поставке литья или вагона данный документ обязателен, в том числе при таможенном оформлении.

4.5.3 Предприятие-изготовитель крупногабаритного литья и грузовых вагонов, поставляемых на российский рынок, должно **обеспечить систему гарантийного обслуживания на территории Таможенного союза**. Одним из требований к системе должно быть наличие нормативно предусмотренного и оперативно поддерживаемого объема запаса литья под гарантийный ремонт.

4.5.4 В целях организации контроля качества до начала эксплуатации вагона предлагается:

4.5.4.1 **Создать постоянно действующий механизм контроля по соблюдению** со стороны иностранных производителей исполнения **единых требований к системе методов контроля качества** новых вагонов и крупногабаритного литья.

4.5.4.2 Установить на законодательном уровне процедуры систематического контроля соблюдения требований к качеству продукции как на российских предприятиях, так и на иностранных.

4.5.4.3 В случае систематического нарушения со стороны иностранного производителя утвержденных единых требований к системе методов контроля качества и

требований к качеству продукции, применять меры воздействия, вплоть до приостановки/отзыва сертификата.

4.5.4.4 Рассмотреть возможность систематического (вплоть до постоянного) участия представителей операторского сообщества в менеджменте и аудите исполнения единых требований к системе методов контроля качества производства вагонов и крупногабаритного литья.

4.5.4.5 В случае поставки вагонов и крупногабаритного литья как товара из иностранных государств, проводить разработку процедур их первичного контроля до введения в эксплуатацию.

4.5.4.6 Установить процедуры и критерии отзыва клейма производителя в связи с ненадлежащим качеством продукции.

4.5.4.7 Ужесточить позиции Ространснадзора и ОА «РЖД» по соблюдению изготовителем и/или поставщиком продукции установленных порядков в случае их обращений на предмет приостановки эксплуатации вагона/литья.

4.6 Для преодоления негативной ситуации с обеспечением промышленных предприятий подвижным составом, **рекомендовать Правительству РФ:**

4.6.1 **Внести изменения в действующую нормативно-правовую базу** для урегулирования взаимоотношений собственников вагонного парка, грузовладельцев и ОАО «РЖД». В этом случае ОАО «РЖД» должно стать координатором процесса взаимодействия заинтересованных участников.

4.6.2 Создать единую службу диспетчеризации подвижного состава всех компаний – операторов, действующих в интересах участников железнодорожных грузоперевозок.

4.7. Для оптимизации работы железных дорог рассмотреть **следующие инициативы:**

4.7.1 Рассмотреть возможность привлечения ОАО «РЖД» под перевозки грузов универсальных полувагонов, находящихся в собственности или в любом ином законном основании у дочерних предприятий ОАО «РЖД», а также установления особого порядка ценообразования на перевозки грузов в таких вагонах.

4.7.2 **Возвратить дирекциям по управлению перевозками функции оперативного планирования всей эксплуатационной работы,** включая погрузку и ее обеспечение порожними вагонами и выгрузку, а также функции по управлению работой вагонного парка. Необходимо перейти к централизованному распределению порожних вагонов под погрузку независимо от принадлежности вагонов.

4.7.3. Восстановить ответственность грузоотправителей и грузополучателей за выполнение норм простоя вагонов рабочего парка под погрузкой и выгрузкой, а также ответственность центральной дирекции управления перевозками за выполнение оборота вагонов и норм рабочего парка. При необходимости, private вагоны, незадействованные в рабочем парке, могут дополнительно в него включаться (по договору), с учетом ответственности ОАО «РЖД» за оборот вагонов.

5. Контейнерные перевозки

5.1 В целях оптимизации контейнерных перевозок, как наиболее перспективного вида грузоперевозок, **следует принять комплекс мер:**

5.1.1 Рассмотреть возможность не сортировать платформы с контейнерами, а перегружать контейнеры на сформированные из фитинговых платформ составы, обращающиеся между терминалами по твердым расписаниям, как пассажирские поезда (международные, дальние и местные). Контейнерные терминалы должны быть со сквозным проездом, обеспечивающим прием и отправку полносоставных контейнерных поездов без переформирования и маневровых перестановок платформ с контейнерами и составов.

5.1.2 **Создать объединенную сеть опорных и местных контейнерных терминалов со сквозным проездом, имеющих достаточное количество железнодорожных путей необходимой полезной длины**, что обеспечит движение контейнерных поездов по твердому расписанию и исключит сортировку контейнерных платформ, заменяя ее перегрузкой контейнеров на сформированные составы на терминалах.

5.1.3. С целью удовлетворения спроса населения по перевозкам домашних вещей, а также для развития малого и среднего бизнеса **возродить инвентарный парк среднетонажных контейнеров (3,5 тонн)** до нормы рабочего парка.

6. Автомобильные перевозки и дорожное хозяйство

6.1. Министерству транспорта РФ подготовить законопроект о безопасности перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации.

6.2. Правительству РФ рассмотреть предложение Администрации Краснодарского края о наделении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по изданию нормативных актов, устанавливающих порядок организации и осуществления движения автомобильного транспорта на территории субъектов Российской Федерации.

6.3. Проработать вопрос о расширении полномочий органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в части наложения административных взысканий на перевозчиков в целях пересечения нарушений действующего законодательства в сфере легкового такси.

6.4. Правительству РФ рассмотреть возможность восстановления системы весового транспортного контроля на дорогах страны, что позволит прекратить перемещения по дорогам автотранспортных средств с превышением установленных нормативов по нагрузке на оси. Следствием данной проблемы является повышенный износ дорожного полотна, повышение расходов на его восстановление.

6.4.1. Систему весового и габаритного контроля передать Ространснадзору, для чего ускорить рассмотрение соответствующих законопроектов. В целях оптимизации транспортно-транзитного следования грузов по

автомобильным дорогам предусмотреть введение единого сертификата взвешивания транспортных средств.

- 6.4.2 Рассмотреть возможность увеличения численности личного состава Государственного автодорожного надзора по субъектам Российской Федерации, задействованного в осуществлении весового контроля.
 - 6.4.3. Рассмотреть предложение Администрации Краснодарского края по передаче органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочий по осуществлению весового контроля на автодорогах регионального и муниципального значения.
- 6.5. Включить раздел «Разработка и внедрение информационных технологий для обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом» в ФЦП «Развитие транспортной системы Российской Федерации».
 - 6.6. Рассмотреть вопрос обязательного страхования пассажиров автотранспорта от несчастного случая на время поездки.
 - 6.7. Внести изменения в Методику расчета нормативов распределения акцизов на нефтепродукты, направляемых в бюджеты субъектов Российской Федерации на развитие дорожного хозяйства, путем введения повышающих коэффициентов для регионов, формирующих опорную сеть автомобильных дорог общего пользования.
 - 6.8. Министерству транспорта РФ рассмотреть возможность форсированного развития параллельных автомобильных направлений с целью переключения грузопотоков. Для этого включить в подпрограмму «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848, строительство автодорожного коридора «Северо-Запад – Сибирь» (Санкт-Петербург – Котлас – Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск). Автодорога объединит регионы Сибири и Урала с Северо-Западом, обеспечит конкурентный международный транзит в страны Центральной и Восточной Азии, а также круглогодичное сообщение региональных центров и зон промышленного развития.

7. Морские перевозки и внутренние водные пути

- 7.1. Пересмотреть действующие нормативы определения объемов финансирования затрат на содержание внутренних водных путей в зависимости от географического расположения водных путей, природно-климатических условий и других специфических особенностей.
 - 7.1.1. Рассмотреть предложение Правительства Республики Саха (Якутия) о необходимости пересмотра нормативов финансирования затрат на содержание ВВП с учетом разработки баровых участков арктических рек Яна и Индигирка.

- 7.2. Для обеспечения безопасности судоходства и увеличения пропускной способности Волго-Балтийского водного пути предусмотреть строительство вторых ниток шлюзов №№ 1–6 в связи с их высокой загруженностью.
- 7.3. Провести дноуглубительные работы на реке Печора для создания возможностей прохода судов, грузоподъемностью свыше 3 тысяч тонн.
- 7.4. В целях снижения себестоимости перевозки грузов, уменьшения нагрузки на автодорожную инфраструктуру разработать комплекс мероприятий, направленных на перевод массовых грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный транспорт.

8. Региональные проекты

8.1. Министерству транспорта РФ рассмотреть ряд мероприятий, направленных на комплексное развитие Туапсинского транспортного узла:

- 8.1.1. Включить в проект «Комплексное развитие Туапсинского транспортного узла» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015 года)» строительство объекта «Дорожный съезд с федеральной трассы через микрорайон Кадош для прохождения большегрузного транспорта в порт Туапсе».
- 8.1.2. Начать строительство обьездной дороги в обход Туапсе (от курорта Агой до курорта Шепси), что позволит вывести автотрассы, по которым проходит международный транспортный коридор с транзитным движением автотранспорта, из прибрежной зоны Черного моря вглубь района.
- 8.1.3. Рассмотреть вопрос о возможности и целесообразности строительства новой платной автомобильной дороги «Туапсе-Дагомыс» над существующими железнодорожными путями.
- 8.1.4. Завершить строительство тоннеля и соединительной автодороги на участке Шаумянского перевала трассы Майкоп–Туапсе и провести реконструкцию автодороги для доведения параметров до 3-ей категории.
- 8.1.5. Рассмотреть целесообразность строительства и последующей эксплуатации на платной основе тоннеля под Шаумянским перевалом на автомобильной дороге регионального значения «Майкоп–Туапсе» и передачи указанной автомобильной дороги в федеральную собственность до 1 мая 2012 года.
- 8.1.6. Провести строительство на территории муниципального образования Туапсинский район в границах населенных пунктов в полосе отвода федеральной автодороги М-27 «Джубга–Сочи» пешеходных переходов (надземных), расположенных на следующих участках, с фактической интенсивностью пешеходов:

Джубгское городское поселение:

4 км + 800 ул. Новороссийское шоссе 254 чел./час.;

6 км + 300 ул. Черноморская 284 чел./час.;

Новомихайловское городское поселение:

18 км + 550 поворот на Пляхо 273 чел./час.;

33 км + 000 пос. Ольгинка 262 чел./час.;

Небугское сельское поселение:

42 км + 450 пос. Тюменский 150 чел./час.;

42 км + 475 пос. Тюменский 150 чел./час.;

45 км + 170 пос. Небуг 257 чел./час.;

49 км + 160 пос. Агой 268 чел./час.;

Туапсинское городское поселение:

61 км + 920 г. Туапсе 292 чел./час.;

64 км + 080 г. Туапсе 250 чел./час.;

Шепсинское сельское поселение:

64 км + 600 с. Кроянское 218 чел./час.;

77 км + 800 пос. Шепси 272 чел./час.

8.2. Министерству транспорта РФ и Министерству регионального развития РФ рассмотреть ряд мероприятий, направленных на развитие Мурманского транспортного узла:

8.2.1. Для эффективной реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» необходимо увеличить пропускную способность «узких» мест на дальних и ближних железнодорожных подходах к морскому порту Мурманск. В частности, обеспечить к 2015 году реализацию мероприятий по строительству вторых железнодорожных путей на однопутных участках Волховстрой-Беломорск-Мурманск Октябрьской железной дороги и Обозерская-Беломорск Северной железной дороги.

8.2.2. Провести дноуглубительные работы в акватории порта Мурманск для создания возможности приема судов типа Capesize.

8.3. Рекомендовать Министерству регионального развития РФ и Министерству транспорта РФ совместно с профильными ведомствами проработать комплекс мер, направленных на реализацию следующих проектов:

8.3.1. Совершенствование транспортной инфраструктуры озера Байкал:

8.3.1.1. Придать порту Турка (Республика Бурятия) статус участника Стратегии развития морской портовой инфраструктуры Российской Федерации.

8.3.1.2. Построить экологический флот на озере Байкал с базированием в порте Турка.

8.3.1.3. Проработать планы установления паромных переправ: порт Турка – порт Северобайкальск и порт Турка – пос. МРС Иркутской области (Маломорская рыболовная станция) – Иркутск.

- 8.3.2. **Провести** работу по дальнейшему рассмотрению возможности реализации комплексного инвестиционного проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Екатеринбург–Москва.
- 8.3.3. **Развитие транспортно-транзитного потенциала Республики Калмыкия:**
- 8.3.3.1. **Строительство** в городе Лагань Республики Калмыкия на Каспийском море порта «Евразия» (I очередь – 2,5 млн. тонн генеральных и 5,0 млн. тонн наливных грузов в год) на принципах государственно-частного партнерства;
- 8.3.3.2. Реализация проекта строительства железной дороги Лагань – Улан Хол (40 км) в Республике Калмыкия.
- 8.3.3.3. Строительство грузопассажирского причала на реке Волга в поселке Цаган Аман.
- 8.3.4. Включить в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» мероприятий по разработке ТЭО создания порта в п. Индига (Ненецкий автономный округ) и железной дороги Сосногорск–Индига.
- 8.3.5. **Реализация проектов транспортной сферы в Республике Башкортостан:**
- 8.3.5.1. Реконструкция и строительство сплошных вторых путей на участке Южного обхода г. Уфы протяженностью 18,1 км.
- 8.3.5.2. Строительство новой железной дороги Сибай–Бурибай–Сара. Планируемая протяженность однопутной железнодорожной ветки – 160 км, станционных и разъездных путей к предприятиям и месторождениям – 19 км.
- 8.3.5.3. Строительство железной дороги Уфа–Янаул. Ориентировочная протяжённость пути – 182 км.
- 8.3.5.4. Строительство нового железнодорожного направления Белорецк–Учалы. Ориентировочная протяжённость пути – 110 км.
- 8.3.5.5. Строительство нового железнодорожного направления Уфа – Бирск – Нефтекамск – Амзя. Ориентировочная протяженность пути – 215 км.
- 8.3.5.4. Строительство автомобильной дороги «Бавлы – Кумертау». Общая протяженность по республике – 265 км.
- 8.3.5.5. Проектирование и строительство логистического центра в речном порту Агидель.
- 8.3.5.6. Реконструкция и обновление основных производственных фондов (аэродромных, аэровокзальных комплексов, спецтехники) аэропортов городов: Нефтекамск, Сибай, Белорецк.
- 8.3.5.7. Строительство станции технического обслуживания воздушных судов и терминала № 3 для международных и внутренних авиалиний в аэропорту г. Уфа.
- 8.3.6. Рассмотреть вопрос строительства новой платной автомобильной дороги Краснодар-Новороссийск (как этапа реализации проекта Краснодар–Абинск-Кабардинка) и последующей передачи существующей автомобильной дороги общего пользования

- федерального значения А-146 Краснодар – Верхнебаканский (от Краснодара до места примыкания новой дороги) в собственности Краснодарского края и Республики Адыгея.
- 8.3.7. Проработать вопрос о размещении стационарного поста весового контроля на участке ФАД «М-4 Дон» (1389 км. г. Горячий Ключ по направлению г. Горячий Ключ – г. Сочи).
- 8.3.8. Способствовать развитию транспортно-логистического комплекса Северного морского пути и поддержать проект строительства нового глубоководного морского порта в г. Беломорске Республики Карелия в 2012–2014 гг. Проект включает в себя строительство угольного причала и рыбный порт.
- 8.3.9. Рассмотреть инициативу Брянской области по развитию ОАО «Международный аэропорт «Брянск», единственного работающего аэропорта в статусе международного, находящегося в непосредственной близости от границ РФ с Западной Европы и Украины, как крупного авиаузла, предоставляющего логистические и таможенные услуги.
- 8.3.10. Включить в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» проект создания регионального аэропорта для Великого Новгорода на базе аэропорта «Кречивицы» с включением его в «Государственный Реестр аэропортов Российской Федерации» и получения сертификата соответствия.
- 8.3.10.1. Правительству РФ решить вопрос о заключении между Министерством обороны РФ и Администрацией Новгородской области договора безвозмездного срочного пользования земельными участками, расположенными на территории аэродрома «Кречевицы».
- 8.3.11. Принять окончательное решение по началу проектирования и строительства второго пускового комплекса от станции Правая Лена с совмещенным автомобильно-железнодорожным мостовым переходом через реку Лена в районе города Якутска (Республика Саха (Якутия) до станции Якутский речной порт (левый берег).
- 8.3.12. Рассмотреть возможность форсированного развития параллельных железнодорожных направлений с целью переключения грузопотоков с участка Вологда–Кошта–Санкт-Петербург.
- 8.3.13. Построить до конца 2013 года соединительный путь от **ст. Лужская-Генеральная до ст. Лужская-Восточная**.
- 8.3.14. Рассмотреть возможность реализации проекта «Строительство Южного железнодорожного обхода» (Пермский край) до конца 2015 года. Данный проект вошел в «Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года» на период после 2016 года, но, как показывает анализ пропускной способности Пермского узла, уже к 2015 году она будет полностью исчерпана.
- 8.3.15. **Рассмотреть предложение ОАО «МХК «ЕвроХим» по развитию транспортного комплекса:**
- 8.3.15.1. **Развитие** станции Гремячая Приволжской железной дороги в связи с увеличением объема перевозок

- 8.3.15.2. **Согласовать с ОАО «РЖД» перевозку опасных жидких грузов на терминал Танкчем (п. Силламяэ) ОАО «МХК «ЕвроХим» в объеме 1 млн.т/год.**
- 8.3.15.3. **Согласовать использование частной локомотивной тяги при организации движения грузовых поездов по расписанию по стабильным направлениям отгрузок МХК «ЕвроХим».**