

ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ



НОВОСИБИРСК

**8 НОЯБРЯ
2011 ГОДА**

Программа Всероссийской конференции транспортников 8 ноября 2011 года г. Новосибирск

8 ноября в городе Новосибирске прошла Всероссийская конференция транспортников «Программа Общероссийского народного фронта как механизм к транспортной доступности населения и бизнеса» с участием около 500 представителей всех видов транспортной деятельности из многих регионов Российской Федерации. Обсуждались вопросы доступности, качества пассажирских и грузовых перевозок, особенно в регионах России, а также важные проблемы безопасности людей на транспорте. В рамках Пленарного заседания с участием Председателя Правительства РФ В.В.Путина были подведены итоги, намечены планы развития транспортной отрасли, обсуждены предложения транспортников в Программу народных инициатив Общероссийского народного фронта.

8 ноября

10.00 - **Круглый стол №1:**
«Обеспечение доступности и качества пассажирских и грузовых перевозок»

Модераторы:

Старовойтов Олег Игоревич – Президент Российского автотранспортного союза;

Москвичёв Евгений Сергеевич – Президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков;

Жуков Юрий Николаевич – Директор по экономике

ОАО «Калугастройтранс».

Со-модератор:

Липсиц Леонид Моисеевич – Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России.

*Сибирский государственный университет
путей сообщений*

- **Круглый стол №2:**
«Обеспечение безопасности людей на транспорте»

Модератор:

Белозёров Владимир Леонидович – Председатель Общественного Совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Со-модератор:

Касьянов Александр Иванович – Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

*Новосибирская государственная академия
водного транспорта*

- **Круглый стол №3:**
«Автомобильные дороги – основной фактор гарантии транспортной доступности населения»

Модераторы:

Малов Александр Сергеевич – Президент Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве;

Постелов Павел Иванович – Президент Межрегиональной общественной организации «Дорожный конгресс», проректор МАДИ (ГТУ).

Со-модератор:

Чабунин Анатолий Михайлович – Руководитель Федерального дорожного агентства.

*Сибирский государственный университет
путей сообщения*

- **Круглый стол №4:**
«Стратегические направления развития морского и речного транспорта для экономики страны»

Модераторы:

Клявин Алексей Юрьевич – Президент Ассоциации судоходных компаний;

Зайцев Александр Михайлович – Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта;

Романовский Михаил Александрович – Президент Союза российских судовладельцев;

Жусупов Серик Даирович – Исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов.

Со-модератор:

Давыденко Александр Александрович – Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта.

*Новосибирская государственная академия
водного транспорта*

- **Круглый стол №5:**
«Стратегические направления развития железнодорожного транспорта в целях формирования единого транспортного пространства»

Модератор:

Кукушкин Александр Иванович – Президент Ассоциации «ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»;

Епифанцев Сергей Николаевич – Вице-президент

ОАО «РЖД».

Со-модератор:

Петраков Геннадий Петрович – Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта.

*Сибирский государственный университет
путей сообщения*

- **Круглый стол №6:**
«Обеспечение доступности населения к региональным авиационным перевозкам»

Модераторы:

Ивановский Николай Николаевич – Президент Международной ассоциации руководителей авиапредприятий (МАРАП);

Сулейманов Роберт Рафаилович – Председатель Совета Саморегулируемой организации авиационного бизнеса (СРО АБ).

Со-модератор:

Нерадько Александр Васильевич – Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта

*Новосибирская государственная академия
водного транспорта*

- **Круглый стол №7:**
«Взаимодействие власти и бизнеса по кадровому и научному обеспечению модернизации транспортного комплекса»:

Модератор:

Верескун Владимир Дмитриевич – Вице-президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта России, ректор Сибирского государственного университета путей и сообщения.

Со-модератор:

Пашков Константин Анатольевич – Директор Административного департамента Министерства транспорта Российской Федерации.

*Сибирский государственный университет
путей сообщения*

- 14.00
- **Пленарное заседание Всероссийской конференции транспортников «Программа Общероссийского народного фронта как механизм к транспортной доступности населения и бизнеса»**

*Новосибирский академический молодежный
театр «Глобус»*



ПУТИН В.В.:

– Добрый день, уважаемые друзья, коллеги! Вы уже начали работать, я знаю, очень активно проходили, как мне сказали, круглые столы.

Вы представляете отрасль, которая, без всяких преувеличений играет ключевую, как сейчас модно говорить, системообразующую роль для нашей страны, для нашего экономического, социального, территориального развития, для обеспечения комфорта и качества жизни людей. Есть дорога, есть возможность добраться до определенного места, значит, есть там жизнь, нет – ну и жизни нет. Вот сейчас мы открывали очередной участок одной из трасс здесь, под Новосибирском. Конечно, губернатор говорит, уже вдоль трассы практически вся земля выкупается для организации частного бизнеса, для малоэтажного строительства. А

не было бы дороги и жизни там не было бы. И так практически по каждому сегменту отрасли. Недаром говорят: есть транспорт, развивается, работает – страна живет. Если строятся новые дороги и расширяются порты, значит, есть уверенность в перспективе развития. И конечно, развитие транспорта – это тот самый вопрос, который нужно обсуждать с прицелом на десятилетия вперед (потому что цикл очень большой), с участием общества, отраслевых союзов, экспертов, самих транспортников и, конечно, потребителей ваших услуг. И ваша конференция, безусловно, востребованная площадка для такого диалога.

Сегодня в транспортном хозяйстве страны занято порядка 3,3 млн человек. Здесь ежегодно создается до 6% ВВП страны. Очень весомые цифры. Убежден, роль и значение транспортного комплекса, конечно, будет только возрастать. Во-первых, нам нужны новые стандарты, новое качество жизни людей, благоустроенная жизненная среда в городах и поселках: ее невозможно представить без современных транспортных услуг, без комфортного и, подчеркну особо, доступного общественного транспорта. Во-вторых, нам предстоит обеспечить все инфраструктурные условия для динамичного экономического роста, создания новых промышленных центров и хозяйственного освоения российских территорий. Роль транспорта здесь, безусловно, ключевая.

Третье – это наши интеграционные проекты. От Таможенного союза и единого экономического пространства мы будем двигаться к созданию Евразийского союза, и нам нужен мощный транспортный контур этого объединения. И наконец, сам транспортный комплекс должен существенно измениться. В разы повысить свою техническую оснащенность, свою эффективность, стать в полном смысле успешной и конкурентоспособной отраслью экономики с высокооплачиваемыми, престижными рабочими местами. Нам действительно предстоит осуществить настоящий инфраструктурный, транспортный прорыв. Отдельных, изолированных проектов для современной России уже недостаточно. В наших планах в ближайшие 10 лет – в 2 раза увеличить объемы дорожного строительства, причем строить будем по новым стандартам – с современными развязками, с увеличением пропускной способности, с большим количеством полос.

Еще раз хочу вернуться к тому, что только что видели. Вы знаете, если кто еще не видел, рекомендую посмотреть, – и качество покрытия совсем другое, технологии другие, современные. А есть еще более современные! Мы говорили сейчас о том, чтобы продолжить эту работу, уже сделать обход с другой стороны города, и там уже можно выходить на новые технологии – и нужно, и будем это делать! И, конечно, одновременно должна развиваться придорожная инфраструктура. Прежде всего медицина, связь, объекты сервиса. Именно так сейчас строим работу на трассе Чита–Хабаровск. Кстати, там десятки населенных пунктов подключены к связи (которой раньше вообще не было) благодаря дорожному строительству.

Надеюсь, что здесь (имею в виду – под Новосибирском) совсем другая обстановка, все это будет происходить быстрее. Быстрее и экономичнее, эффективнее. Я смотрю, уже появились даже частные вертолетные площадки, в том числе можно их использовать для обслуживания трасс – связь, конечно, налаживается быстрее. Там-то, на



Дальнем Востоке, от одного населенного пункта до другого – сотни километров. Здесь такого нет. И в таких местах, конечно, освоение трасс должно вестись гораздо более быстрыми темпами.

По нашим расчетам, только в специально созданных федеральном и региональных дорожных фондах до 2020 года мы сможем аккумулировать более 8 трлн рублей. С такими ресурсами, безусловно, можно решать самые большие и самые серьезные задачи.

За 5–10 лет нам нужно будет модернизировать, привести в порядок все федеральные трассы страны. И эта задача абсолютно по силам, мы это, безусловно, сделаем. Одновременно уделим особое внимание региональным, городским и сельским дорогам. Поддержим здесь субъекты Федерации и муниципалитеты.

Например, был запущен специальный проект по ремонту дорог и благоустройству во всех региональных столицах. За два года выделили на эти цели из федерального бюджета (хотя это не наши мандаты) 50 млрд рублей. В результате приведено в порядок более 25 млн кв. м улично-дорожной сети. Мы предусмотрели субъектам Федерации на строительство сельских дорог за 2011–2013 годы 20 млрд рублей. Только в текущем году отремонтированы или проложены новые дороги к 230 сельским населенным пунктам. Конечно, будем продолжать и наращивать эти усилия.

Новое российское село – это должно быть село с хорошими дорогами. К этому нужно стремиться, хотя проблем там, мы с вами понимаем, еще выше крыши, выше головы.

Мы продолжим развитие инфраструктуры российских железных дорог. Только за последние четыре года было построено и реконструировано более 50 сложнейших тоннелей и мостов, расширены подъезды к ключевым морским портам, запущена программа скоростного пассажирского сообщения. Новую жизнь обрели десятки вокзальных комплексов. Кстати говоря, по поводу скоростного железнодорожного сообщения, мы говорим: скоростное-скоростное, но по меркам наших соседей, это уже не совсем скоростное даже. Да, быстрее, чем мы ездили, но еще не скоростное. И я думаю, что нужно подумать над созданием государственной программы развития скоростного железнодорожного движения в стране. С нашими территориями, с территориальным масштабом страны это будет очень востребованный проект и очень важный для развития самой экономики в целом.

За последние 10 лет грузооборот железных дорог увеличился на треть. Уверен, этот рост продолжится, и уже сейчас нам нужно формировать резервы на будущее, повышать качество логистики, скорость грузоперевозок, использовать наш громадный транзитный потенциал. Здесь у нас еще большие, нереализованные возможности.

Только собственные инвестиции «РЖД» на развитие железнодорожного хозяйства в ближайшие три года составят около 1 трлн 100 млрд рублей. Предстоит существенно расширить пропускную способность основных желез-

ных дорог, прежде всего нужно будет убрать узкие места на БАМе, Транссибе. Будем начинать и новые стройки, например Кызыл-Курагино, благодаря которой станет возможным освоение богатейших природных ресурсов юга Сибири.

Но важны не только железнодорожные линии сами по себе. Нам нужен эффективный, прозрачный рынок железнодорожных перевозок, на котором не возникали бы искусственные проблемы, типа дефицита вагонов. Знаю, что сегодня вы активно эту тему на одном из круглых столов обсуждали. Нужна система, которая обеспечила бы согласованную работу перевозчиков, доступность подвижного состава для потребителей. Цены на перевозки должны быть адекватными – с одной стороны, должны давать железнодорожникам ресурс для инвестиций и развития, а с другой, не сдерживать развитие экономической активности в других отраслях, в стране в целом. Необходимо находить правильный баланс, именно на этой логике мы будем строить свою работу. Конечно, это должна быть рыночная работа, организованная на рыночных принципах, но именно организованная, а не хаотично функционирующая.

Сидящим в этом зале нет необходимости напоминать, что из-за развала Советского Союза мы практически потеряли все наши основные морские порты, во всяком случае, на северо-западе – то, куда весь Союз вкладывал огромные средства, оказалось за пределами России. В свое время максимальная перевалка грузов во всех морских портах СССР составляла 403 млн тонн в год. Хочу обратить ваше внимание на следующее обстоятельство: уже в прошлом году грузооборот портов, собственно, России составил 526 млн тонн. Мы фактически отстроили эту инфраструктуру заново. Заново сделали очень много на северо-западе, Дальнем Востоке, на Черном море и Каспии, а к 2015 году мы увеличим мощность российских портов еще в 1,5 раза. К 2015 году объем грузов предполагается нарастить до 770 млн тонн перевалки в наших портах.

Одновременно будем строить большой торговый флот, укреплять судоремонтную базу, восстанавливать и прокладывать новые маршруты. Буквально несколько дней назад Совет Федерации одобрил федеральный закон о поддержке судоходства и судостроения. Он дает существенные налоговые и иные льготы в сфере производства судов на отечественных верфях и деятельности судоходных компаний под российским флагом. За ближайшие 10 лет на развитие судоходства из федеральных источников планируется выделить не менее 400 млрд рублей.

Отдельно остановлюсь на возрождении Северного морского пути. Нет никаких сомнений в том, что он сможет составить конкуренцию традиционным торговым путям и по стоимости услуг, и по безопасности, и по качеству. Я уже об этом говорил, а специалисты знают: в связи с изменением климата время его использования в году увеличивается, и он становится весьма рентабельным. Уже в следующем году создается Администрация Севморпути, которая будет координировать все вопросы его работы, а также запускается программа строительства линейных ледоколов.

Одновременно максимально будем использовать и потенциал внутренних вод. Здесь у нас очень много проблем накопилось за последние годы. Что планируется сделать? До 2018 года планируется модернизировать Беломоро-Балтийский и Волго-Балтийский каналы, также обновить инфраструктуру Волжского водного пути, включая Волго-Донской канал. Конечно же, не обойтись и без коренной модернизации аэропортной сети. Еще не так давно, в 2002 году, на развитие инфраструктуры аэропортов федеральный бюджет тратил 1 млрд рублей, в 2011 году эти расходы составили уже 41 млрд рублей.

Буквально вчера в Горно-Алтайске заработал новый аэропорт (завтра он будет открыт официально) с международным терминалом. Это новые возможности для региона, в том числе в плане развития туризма. Завтра, помоему, министр туда собирается ехать, как раз открывать его. Авиационное сообщение необходимо и для крупных городов, и для небольших поселков. Малую авиацию (и мы с вами знаем: здесь проблем не меньше, чем, скажем, на речном транспорте), конечно, нужно развивать прежде всего в отдаленных, северных регионах, где она просто незаменима. Обязательно будем это делать: это важнейшая социальная и экономическая задача. Будем продолжать программу льготных билетов для Дальнего Востока и Калининграда. Она востребована и, конечно, помогает людям. В 2012 году на эти цели выделено 2,5 млрд рублей.

Вы знаете, что сейчас создаются казенные предприятия, которые будут управлять отдаленными, малыми аэродромами в Якутии, на Чукотке, Камчатке, в других северных и приравненных к ним местностях. Эта мера в конечном счете должна сделать билеты более доступными для граждан и вообще восстановить сеть. Кроме того, в будущем году специально выделим субсидии северным и приравненным к ним регионам на поддержку региональных авиаперевозок. Развитие межрегионального авиасообщения должно стать для нас приоритетной задачей. Конечно, ненормально, когда люди из одного регионального центра добираются в другой через Москву или через Питер.

Чтобы обновить региональный авиапарк мы пошли на следующие шаги. Начиная с 2010 года, ввели нулевую ставку ввозных таможенных пошлин на среднемагистральные самолеты (это меньше 50 посадочных мест), а со следующего года будем субсидировать процентные ставки по лизинговым платежам при заказе подобных машин. На эти цели в бюджет заложено уже 2 млрд рублей.

Мы также рассматриваем и рассчитываем, что российские заводы в ближайшее время выйдут на серийное производство нового поколения самолетов. Конечно, я исхожу из того, что все эти льготы по завозу иностранной техники сегодня необходимы, чтобы обеспечить наличие парка, но эти льготы будут действовать до тех пор, пока сами российские производители не начнут выпускать соответствующую технику.

Уважаемые друзья! Конечно, новые задачи, стоящие перед отраслью, потребуют решения многих системных проблем, внедрения новых механизмов привлечения инвестиций, новой технической и регламентной базы. И мы, конечно, будем этим заниматься, будем это делать вместе с вами – так же как, будем заниматься и развитием сотрудничества с нашими партнерами. Например, мы считаем, что транспортные проекты должны стать приоритетными в рамках СНГ, при взаимодействии России со странами Евросоюза, АТР, в деятельности Шанхайской организации сотрудничества.

Вчера прошло заседание глав правительств Шанхайской организации сотрудничества. Могу вас информировать, что был одобрен проект соглашения о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Мы также условились координировать усилия в развитии дорожной сети, создании пограничных пунктов переходов.

Что касается Таможенного союза и единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана, то мы выступаем здесь за создание равных условий для транспортных компаний (и это вполне естественно, но хочу об этом сказать, чтобы коллеги, которые этим занимаются профессионально, знали об этом, никаких других подходов здесь и быть не может), выступаем за формирование согласованной транспортной политики. Но хочу вам сказать, что при реализации интеграционных проектов, при формировании общего рынка в любом случае интересы отечественных транспортников должны быть защищены. Мы это прекрасно понимаем и из этого исходим в ходе переговорных процессов с нашими партнерами. Это принципиальная позиция. Нужно создавать равные



условия для всех, из этого исходим. Будет повышаться и конкуренция, но, надеюсь, это приведет и к повышению качества оказываемых услуг. Экономика во всех наших странах должна в этом секторе оживать, в том числе в силу принятых решений подобного рода.

Мы вкладываем в транспорт серьезные бюджетные деньги. Однако очевидно, что нужны дополнительные источники финансирования. И здесь мы многого ждем от механизмов государственно-частного партнерства. Такие модели уже работают при модернизации аэропорта Пулково в Петербурге, при прокладке дороги Москва–Санкт-Петербург, и, безусловно, нужно эту практику расширять.

Могу сказать, что до 2020 года только в строительство новых автодорог планируется привлечь до 1,5 трлн частных инвестиций. Надо активнее использовать лизинг, выпуск облигационных займов под проекты, другие инвестиционные механизмы. В области дорожного хозяйства будем применять концессионные схемы и контракты жизненного цикла, когда подрядчик экономически заинтересован не просто построить объект, а сделать это по разумной цене и качественно, на десятилетия вперед.

Надеюсь, что уже в этом году будет принят законопроект, устанавливающий механизмы контрактов жизненного цикла. Работа уже идет полным ходом в Госдуме. Прошу депутатов Государственной Думы ускорить эту работу и завершить ее как можно быстрее. Считаю, что такие принципы и такую философию нужно широко внедрять при создании любых объектов инфраструктуры, и надеюсь, что это приведет к тому, что мы «выдавим» с рынка временщиков и непрофессионалов, любителей различного рода «откатов» и «распилов». Тех, которые приходят на аукционы, забирают контракты, а потом начинают ими торговать, не располагая никакими возможностями – ни кадровыми, ни финансовыми, ни технологическими – для реализации того, чего они набрали. Нам нужны стандарты качества, ценообразования, современная техника и конечный результат, чтобы наша транспортная индустрия отвечала самым лучшим мировым стандартам. Здесь и кадры нужны, разумеется, и управленческие команды соответствующие, нужно готовить специалистов опережающими темпами.

В России порядка 170 вузов и 350 техникумов выпускают специалистов в сфере транспорта. Добавлю, что в формировании кадрового ресурса мы рассчитываем на активную позицию самой отрасли и, конечно, Союза транспортников. Кстати, уже есть хорошие примеры, когда предприятия в связке с вузами, техникумами, профучилищами организуют учебные центры по подготовке востребованных специалистов, разрабатывают современные учебные программы с учетом запросов работодателя. Хотел бы подчеркнуть: именно от уровня профессиональной подготовки, наработанного опыта специалистов прямо зависят и надежность, и безопасность транспортного комплекса. Безопасность на транспорте, жизнь, здоровье людей – это безусловный приоритет. Я сейчас не буду говорить о трагедиях последнего времени, но сейчас уже ясно, что в значительной степени и очень часто это, к сожалению, связано с недостаточной подготовкой специалистов. Особенно это касается самого востребованного, массового вида транспорта – общественного транспорта. Работа маршрутных такси, автобусов, я сейчас не говорю уже про авиацию, метро, пригородных электричек – здесь требования к безопасности должны быть самыми жесткими.

В прошлом году в обновление общественного транспорта в стране было вложено порядка 100 млрд рублей. Прямо скажем, в масштабах России, да с учетом накопившихся проблем это не так уж и много. Я хочу обратиться к регионам, к муниципалитетам: нужно еще раз посмотреть на свои приоритеты. Общественный транспорт – это то, что прямо определяет качество жизни людей, помогает избавиться от многих проблем. Нам нужно ускоренное развитие всей этой сферы. Следует выстраивать многоуровневую и взаимосвязанную систему маршрутов, организации работы пересадочных узлов, стыковок городского и пригородного сообщения. Кроме того, нужно широко использовать уже хорошо себя зарекомендовавшие так называемые интеллектуальные транспортные системы, обеспечивающие высокую скорость и надежность услуг.

И конечно, в крупных городах приоритетом должно стать массовое строительство метро и других видов скоростного сообщения. Я знаю, когда сейчас губернаторы, мэры крупных городов услышат то, что я сказал, скажут: «А деньги где?». Надо изыскивать деньги вместе, мы готовы помогать, но нельзя все перекладывать только на федеральный бюджет, нужно находить, опять же определять эти приоритеты, куда вкладывать.

Для нас важно сделать сферу пассажирских перевозок максимально прозрачной и конкурентоспособной, обеспечить стабильность тарифов прежде всего для социально уязвимых слоев населения: это люди с ограниченными возможностями, инвалиды, пенсионеры, кстати, и молодые люди тоже, студенты, люди с небольшими доходами или с отсутствием даже таких, на стипендию живут.

В 2012 году, как и в текущем году, мы продолжим субсидировать пригородные железнодорожные перевозки. Направим на эти цели 25 млрд рублей. Подчеркну, что фактически государство взяло на себя около 40% стоимости проезда в электричках.

Что касается стоимости автомобильных перевозок, то они сильно увязаны с ценами на бензин и дизель. Мы будем в постоянном режиме отслеживать ситуацию на рынке нефтепродуктов, делать все, чтобы не допустить скачков цен на топливо, обеспечить их стабильность. Не всегда, конечно, это удастся в современных условиях, в условиях рынка, у нас и нормативная база еще требует совершенствования, но будем за этим постоянно следить.

И еще одна задача, которую нам нужно решать безотлагательно, – это масштабное технологическое обновление транспортной отрасли. На смену устаревшим моделям по всему сегменту транспорта должны прийти эффективные, высокотехнологичные образцы техники. Речь идет о новых моделях железнодорожных локомотивов, о коммерческих автомобилях, об автобусах, троллейбусах, трамваях, маршрутных такси, которые должны соответствовать всем современным требованиям по безопасности, комфортности и экологичности. Конечно же, потребуются широкая линейка морских судов, новые серийные модели самолетов и вертолетов для местных линий, суда для рек, и в этом смысле модернизация отечественного транспортного комплекса способна стать серьезным стимулом для смежных отраслей, прежде всего для российского машиностроения, авиа-, судостроения, автопрома. Нам надо вместе сделать так, чтобы заказы, а значит, и рабочие места получила именно отечественная промышленность. В свою очередь она должна быть готова к этому, готова предложить транспортникам действительно современную, конкурентоспособную технику и, разумеется, по приемлемой, конкурентной, рыночной цене.

Уважаемые коллеги! Для реализации обозначенных планов нужна согласованная работа представителей отрасли, бизнеса, и, разумеется, власти всех уровней – и муниципалитетов, и региональных властей, и федеральных. Чтобы консолидировать усилия общества, открыто обсуждать и решать важнейшие проблемы, волнующие людей, кстати говоря, мы и создали в том числе эту площадку «Народного фронта», которую Союз транспортников поддержал, и я хочу вас за это сердечно поблагодарить. Это востребованный инструмент наших контактов, обсуждения проблем и совместного поиска наиболее эффективных решений.

Рассчитываем, что через возможности «Единой России», в том числе механизмов «Народного фронта», ваши представители войдут в состав новой Государственной Думы и смогут напрямую влиять на выработку необходимых законов в сфере транспорта, в целом на выработку стратегии развития России. Только вместе мы сможем добиться по-настоящему достойных, нужных стране результатов. И мы с вами, конечно, можем это сделать и обязательно это сделаем.

Благодарю вас за внимание. Спасибо.



ЕФИМОВ В.В.:

– Уважаемые коллеги! Мы сегодня собрались с вами на нашу конференцию, чтобы посмотреть, еще раз провести всероссийскую экспертизу наших мер, которые мы с вами разработали на ближайшую пятилетку, но после выступления Владимира Владимировича, я думаю, нам кардинально придется все перерабатывать. Так что еще раз вас поздравляю с тем, что нам придется еще раз потеть по этому вопросу. Спасибо вам за то, что вы нам здесь доложили, и мы возьмем это за основу. Сегодня, действительно, прошли, Владимир Владимирович, 7 тематических круглых столов, очень эффективно прошли. Тем более, в них участвовали и представители Правительства, это еще повысило их статус, и там действительно наработано немало новых идей, предложений, и мы их тоже, естественно, включим в наш план работы, в наши мероприятия. Уважаемые коллеги, в ближайшие 5 лет нам с вами и тем депутатам, которых мы изберем, естественно, придется потрудиться, потому что, в принципе, если уж говорить, то проблемы, которые у нас есть, особенно с финансированием, они зависят от объективных причин – от роста цен, допустим, или отсутствия иногда грузовой

базы. Но давайте согласимся с тем, что мы с вами за те годы, когда переходили к новой экономической формации, потеряли и производительность, и если бы мы с вами вот те интеллектуальные технологии, о которых говорил пре-

мьер-министр, сумели реализовать за эти 5 лет, и если, представьте, каждый автомобиль и вагон бы привез вдвое больше, расходуя те же эксплуатационные расходы, то мы уже были бы с вами не беднее нефтегазового комплекса. Поэтому наша задача вот за эти 5 лет, я еще раз повторяю, депутатам надо создать такую законодательно-правовую базу, надо такие методы государственного регулирования – это зависит многое и от нас – чтобы они мотивировали вот эту вот динамику развития именно модернизации транспортных систем. Я бы хотел вам несколько слов все-таки сказать о «Фронте народном», в который мы с вами вступили. Я вам скажу, что «Фронт» всего 5 месяцев, а результаты, я бы хотел сказать, очень высокие. Вот посудите сами, вот прошло 5 месяцев – давайте посмотрим, что сделано в транспортном комплексе. Первое – мы встретились с руководителем «Фронта», Союз транспортников России, и обсудили 19 сложнейших проблем, которые существуют в транспорте. У вас на руках есть протокол, подписанный Владимиром Владимировичем Путиным – посмотрите, он реализуется. Не все просто идет, потому что проблемы-то были тяжелые, но часть уже практически завершена, другая часть, она в процессе реализации, и, думаю, мы добавим этот вопрос. Это вот первое. Второе. Вот у нас происходят ежемесячные встречи, рабочие встречи. На последней рабочей встрече, как пример могу сказать, тоже был поднят мной тяжелый вопрос, связанный с ценой на топливо. И было принято решение руководителем «Народного фронта», что он поручит своему заместителю Шувалову Игорю Иванович то, что создадут рабочую группу вместе с нами, и мы попытаемся вместе найти эти механизмы рыночные, чтобы все-таки создать ценовую государственную политику, которая бы влияла и на цены, допустим, на моторные топлива, но, может, она охватит и более широкий круг этих вопросов. Третье. Вот мы с вами поработали все-таки в рамках «Фронта» очень неплохой перечень мер. Вот сейчас мы их должны будем еще, то, что было на круглых столах, вот Владимир Владимирович очень многое сказал, еще будут у нас региональные столы, я об этом скажу, и мы их доработаем. Я думаю, тот комплекс мер если мы с вами сумеем реализовать, то действительно мы можем модернизировать транспортные системы. Сегодняшний формат нашей встречи – это ведь в рамках «Народного фронта», и вот Владимир Владимирович здесь уже говорил о том, что наши депутаты участвовали в предварительном голосовании – не депутаты, извиняюсь, наши коллеги, товарищи – и немало, и заняли, кстати, не очень плохие места. Ну, не все они пройдут, но, мы надеемся, определенная группа депутатов пройдет, и тогда у нас кардинально меняется обстановка. Вот смотрите, раньше депутаты приходили к нам на съезд и рассказывали, как надо работать – теперь мы вправе пригласить их на наш съезд и спросить, как они наши указы исполняют. Поэтому я думаю, это тоже очень важное мероприятие, одно из важнейших, которые сумели провести в рамках «Фронта». И последнее, о чем я бы вам сказал, напомнил, вернее. Мы с вами не раз на съезде обсуждали, думали о создании эффективного механизма власти и бизнеса, потому что понимали, что только соединение этих потенциалов может дать эффект в развитии транспортных систем тоже. Я вам скажу, вот конструкция, и вот сами вы чувствуете, которая предложена «Народным фронтом» – суперпроект. Вот его надо нам беречь, его надо развивать, и если мы с вами по этому проекту вот так же эффективно, как эти 5 месяцев, будем работать, первое – мы забудем, что такое бюрократия, потому что другого хода нет, мы же встречаемся напрямую, и второе – мы действительно сумеем модернизировать нашу транспортную систему. Я бы хотел еще обратиться к вам, уважаемые коллеги, что после вот нашей большой российской конференции президиум Союза решила о том, что каждый член президиума примерно в двух регионах проведет региональные конференции по итогам этого съезда. Я прошу всех вас, кто сегодня здесь участвует, принять самое активное участие в проведении и подготовке этих конференций. Там тоже выплывет очень много интересных идей, люди как раз там работают и пашут. Ну, и последнее, Владимир Владимирович, нельзя не обратиться к вам. Вот здесь мы советовались на круглых столах, и вот от имени всех, понимаете, трудно идет – не трудно, а идет так вот, в рабочем порядке – тот протокол, который мы подписали, все двигается потихонечку. Вопросы тяжелые, и те, что вот мы набросали, вернее, уже проработали, 57 проблем наших, что мы обсуждаем сегодня, они розданы нашим всем, прорабатываем мы их на круглых столах. Понимаете, если бы вы подписали протокол по их решению, это будет как раз объединение. Это ведь не на один год, это на 5 лет. Это, действительно, было бы объединение, наверное, потенциалов, здесь было бы видно, что мы должны вложить, и, в конце концов, что сделают и Правительство, и другие органы, и я думаю, тогда мы могли бы уже на следующих наших съездах, и, дай Бог, с вашим участием, обсуждать уже результаты. Спасибо, у меня все.

ПУТИН В.В.:

– Не за что. Вам спасибо. Мы, когда встречаемся в более узком составе, Виталий Борисович там, защищая интересы отрасли, не пропагандирует «Народный фронт», он просто использует площадку для того, чтобы ставить и решать проблему отрасли. Вы знаете, ведь «Народный фронт», эта площадка, создавался и, собственно, придуман

был не только для того (хотя это очень важно), чтобы подготовиться к выборам в парламент, а подготовиться таким образом, чтобы в парламент попали профессиональные люди. Не просто через какие-то бюрократические процедуры, а через широкое обсуждение этих профессионалов, их готовности и возможности решать на законодательном уровне проблемы отдельных отраслей, а значит, и всей экономики. Мне очень приятно, что возможности этой площадки оказались чуть-чуть шире, чем первоначально было задумано. Почему? Потому что, пригласив на площадку «Народного фронта» специалистов из различных отраслей, мы обнаружили, что началась дискуссия, в том числе и межотраслевая.

Здесь сегодня представлены люди, которые, наверное, всю жизнь, в основном, так скажем, работают в транспорте, причем по разным направлениям. Но точно так же, такой же зал (не меньше, а может быть, больше) можно собрать из тех, кто работает, скажем, в топливно-энергетическом комплексе. Можно также собрать зал людей, которые работают, скажем, в сфере выработки предложений по экономическим принципам функционирования экономики, по финансам. И мне бы очень хотелось, чтобы из всех этих сред люди прошли соответствующий отбор, в том числе и через голосование, попали бы в парламент и чтобы там была профессиональная дискуссия между этими людьми, и чтобы в ходе этой дискуссии вырабатывались оптимальные решения для развития каждой отрасли, чтобы профессионалы слышали друг друга, услышали бы, поняли смежные проблемы и находили бы оптимальные решения.

Наверняка мы еще вернемся к этому вопросу. Для транспортников один из самых важных вопросов – вопрос о ценах на моторное топливо, естественно. Там, конечно, возникла масса перекосов. Конечно, мы пошли навстречу Виталию Борисовичу, навстречу вашим пожеланиям, но, если у нас не поменялся еще парк, тогда мы вынуждены были перенести введение «Евро-3», «Евро-4» на 1 января 2013 года. Но в этом тоже проблема существует, она возникает для машиностроителей – машиностроителей, которых тоже можно вот так, в таком же зале собрать. Они мне говорят: «Ты чего творишь? Вы нас толкнули туда. Мы сейчас выпускаем, начали выпускать транспорт под «Евро-3» и «Евро-4», а вы переносите строки введения «Евро-3», «Евро-4» на год. У нас дисбалансы могут начаться». Я к чему? К тому, что это такая непростая цепочка взаимоувязанных интересов. И просто так в одном каком-то чиновничьем кабинете найти оптимальные скоординированные решения достаточно сложно. Нужен прямой диалог между профессиональными группами, в том числе и для этого задумывался этот «Народный фронт». И мне очень приятно, что он набирает... В этом смысле, может быть, это не такая шумная, не галдящая площадка, но это площадка для того, чтобы профессионалы могли заявить о себе, о своих проблемах и согласовать позиции, а потом уже на уровне Правительства или на уровне регионов дошлифовать и принять окончательные решения. Если мы с вами так выстроим работу, мы окажемся на верном пути и добьемся, безусловно, успехов по очень многим направлениям. А за поддержку вам большое спасибо. Так, пожалуйста. Евгений Сергеевич Москвичев хотел высказаться. Пожалуйста.



МОСКВИЧЕВ Е.С.:

– Уважаемый Владимир Владимирович, уважаемые участники конференции! Я представляю Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков, в которую объединено более 250 тысяч работающих, но сейчас я проинформирую вас о прошедшем круглом столе по автомобильному транспорту. И хочу сказать, Владимир Владимирович, что на этом круглом столе не хватило даже посадочных мест, мы вынуждены были носить стулья для того, чтобы был нормальный разговор. И он получился. Мы рады, что на этом круглом столе обсуждались наиболее проблемные вопросы автомобилистов в области автомобильно-грузового транспорта. Это вопросы безопасности дорожного движения, вопросы безопасности на транспорте, вопросы обучения водителей, специалистов, вопросы законодательные на федеральном, региональном уровне, внесение поправок в эти законы, а также вопросы тарифной политики. И все участники круглого стола именно пожелали, чтобы я остановился на двух основных вопросах, которые вот затрагивают эти наиболее проблемные вопросы. Первое – это пассажирско-автомобильный и городской электрический транспорт, транспорт, который на сегодняш-

ний день затрагивает интересы всех слоев населения. Мы за последние 5 лет, независимо от финансового кризиса 2008 года, сумели сохранить тот уровень транспортного обслуживания населения, который был достигнут в те годы, 2007 или 2006 год. Владимир Владимирович, вам большое спасибо, что в 2009-2010 году с помощью федерального бюджета было закуплено более 8 тысяч автобусов и троллейбусов. Это автобусы и троллейбусы совершенно нового поколения, уверен, что пассажиры там будут благодарны, что они получили такие автобусы. Сегодня автомобильным пассажирским транспортом перевозится почти 60 миллионов населения. Мы, как автомобилисты, понимаем, что порой наша услуга не соответствует тому качеству, которое ждет у нас пассажир, мы понимаем, что нам надо переходить от количества перевезенных пассажиров к качеству, но, уважаемый Владимир Владимирович, нужны на федеральном, региональном уровне сегодня комплексные программы развития минимальных стандартов транспортного обслуживания населения. Они нам позволят сегодня планомерно приобретать новый подвижной состав, безопасный подвижной состав, где наша российская промышленность автомобильная, пассажиры и пассажирщики, именно которые перевозят, будут знать, какими этапами будет обновляться этот подвижной состав, какое качество будет приходить в нашу страну, и поэтому мы считаем, что эти вопросы нужно рассматривать. Второй вопрос – это вопрос грузового автомобильного транспорта. Сегодня почти 70% объема грузов в России перевозится этим транспортом. Мы за последние 5 лет нарастили его почти в полтора раза, сегодня насчитывается грузовых автомобилей, которые занимаются коммерческой деятельностью, 5 миллионов единиц, но объемы перевозок мы сохранили на уровне 2005 года. О чем это говорит? Это говорит о неэффективности использования сегодня грузового автомобиля. Если привести пример, международный автомобильный транспорт, то за этот период мы нарастили более 50% объема перевозок, мы стали покупать «Евро-4», «Евро-5» автомобили – автомобили, которые способны пройти более полутора тысяч километров, и поэтому мы, как вот международники, работаем по правилам европейским и федеральным. И мы сегодня прозрачно платим налоги, мы сегодня имеем в предприятиях ответственных за безопасность дорожного движения, и я хочу честно сказать, что мы сегодня, вот этот международный транспорт, почти не несем дорожно-транспортных происшествий на дорогах, потому что у нас за каждым автомобилем закреплены ответственные, мы обучаем сегодня водителей за свои денежные средства, то есть директора предприятий понимают это. Ну, процентов 10 сегодня такого парка на территории Российской Федерации, Владимир Владимирович, но остальной наш грузовой транспорт сегодня работает непонятно по каким правилам. Он непонятно как делает услугу, отсюда его выработка ниже. Вот в Европе и международный наш транспорт имеют допуск на всю эту деятельность – мы просим, чтобы мы жили по правилам нашего законодательства российского, которое есть во всех странах мира, и поэтому они нам нужны. Мы уже как коммерсанты, как сами автомобилисты, которые объединяемся, просим, чтобы эти нормативные акты были приняты. Владимир Владимирович, мы благодарны вам, что вы в своем выступлении подчеркнули роль автомобильного транспорта, как самого востребованного транспорта. Мы понимаем, что население оценивает нас по двум критериям – это качество услуг и цена перевозки, но сегодня органы исполнительной власти отвечают за транспортное обслуживание населения по 131-му Федеральному закону. Мы считаем, что здесь федеральная власть должна вмешаться, оказать помощь, и я думаю, что, Владимир Владимирович, необходимо, наверное, или просим – вот поддержите вы нас или нет? – принятия минимальных качественных стандартов или требований по повышению качества обслуживания населения, чтобы в каждом городе, в каждом поселке или в отдаленной деревушке жители знали, что мы будем их возить своевременно. Спасибо большое.

ПУТИН В.В.:

– Евгений Сергеевич, два вопроса вы поставили: это общественный транспорт и междугородние перевозки. Общественный транспорт целиком и полностью действующим законодательством отнесен к уровню, компетенции региональных властей. Здесь мы можем поддержать и поддерживаем региональные власти способами, о которых вы сейчас упомянули. Во-первых, мы 10 млрд выделили на закупку общественного транспорта в регионах и для дорожного строительства деньги выделили. Это была как антикризисная мера прежде всего, конечно, для того чтобы поддержать автомобилестроителей, но имела и социальный эффект, в том числе и по поддержке транспортников, особенно занимающихся перевозками пассажиров в городах. Здесь и автобусы, и троллейбусы закупали, и трамваи новые закупали – в общем, достаточно эффективной мера оказалась. Мы пока не разработали систему, связанную с заменой автобусного парка по примеру утилизации, как для легкового транспорта делали, но думаем еще. Здесь есть свои проблемы, связанные с обеспечением количественных показателей, с тем чтобы не ущемить тех, кто работает в этой сфере: не у всех есть еще средства даже для замены транспорта по льготным

схемам. Но у нас в Министерстве транспорта, по-моему, должно агентство сейчас создаваться. Мы создаем агентство, которое должно вырабатывать как раз те самые рекомендации и критерии, о которых вы сейчас сказали. Я попрошу министра два слова сказать об этом. Игорь Евгеньевич.



ЛЕВИТИН И.Е.:

– Создано предприятие, оно называется Агентство по автомобильному транспорту, которое будет как раз вырабатывать вот эту политику.

ПУТИН В.В.:

– Ну, не политику, рекомендации и стандарты.

ЛЕВИТИН И.Е.:

– Да, да, стандарты, стандарты. Здесь говорили о той программе, которую осуществляло Министерство регионального развития. Это были субсидии из федерального бюджета, но есть еще лизинговые схемы: во время кризиса Вы поддержали закупку дорожной техники, и за счет этого удалось поменять ту устаревшую дорожную технику. Здесь можно было бы тоже подумать с теми регионами, которые готовы были бы пойти на лизинговую схему за счет бюджетных средств, чтобы она не была дорогой.

ПУТИН В.В.:

– Надо подумать, сколько это стоит, но как вариант он хороший. Во всяком случае вот это агентство, о котором я сказал и сейчас министр это подтвердил, стандарты, о которых вы упомянули, будет вырабатывать и в качестве рекомендаций регионам раздавать. Что касается требований к транспорту, конечно, мы – «за», мы вам такие требования нарисуем. Вопрос в том, как транспортные организации покупать будут эту новую технику. Разумеется, мы должны с вами (это абсолютный приоритет, я говорил в своем выступлении) исходить из того, что любая техника должна быть надежной и обеспечивать безопасность перевозок. Это абсолютно, но и здесь существуют тоже разные границы. Мы же с вами очень аккуратненько должны действовать, чтобы не убить некоторые предприятия совсем. Если мы нарисуем им запредельные требования, многие просто обанкротятся и не смогут работать с сегодня на завтра, кстати говоря, и объем перевозок не обеспечат. Поэтому давайте вместе подумаем, где эта грань... (49:46) Да, давайте, обязательно рассмотрим. Представляйте такие предложения. Нам нужно и вперед двигаться, и повышать стандарты обеспечения безопасности, но, конечно, в этом смысле мы не должны принять таких решений, которые убьют значительное количество перевозчиков экономически. (50:09) Что касается грузовых междугородних перевозок, я бы все-таки, Евгений Сергеевич, попросил вас уточнить. Вы сказали, что нужно было бы принять какие-то правила дополнительные. Какие? О чем идет речь?

МОСКВИЧЕВ Е.С.:

– Владимир Владимирович, у нас на международных автомобильных перевозках есть уже правила доступа на эти услуги.

ПУТИН В.В.:

– Да.

МОСКВИЧЕВ Е.С.:

– Там финансовые гарантии, его обеспеченность, его профессиональная подготовка. А на грузовые перевозки внутри страны, которых 5 миллионов машин, ничего нет, то есть перевозчик сел и поехал. Он может даже груз не довести, и грузополучатель будет ждать. Мы за то, чтобы этот допуск был. Мы тоже вместе вот сегодня порасуждали на круглом столе, и Антимонопольная служба была с нами, мы тоже готовы там прописать финансовые гарантии – минимальные, как в Европе – но зато мы будем видеть качество услуг.

ПУТИН В.В.:

– То есть это как бы предварительная оценка для допуска на рынок?

МОСКВИЧЕВ Е.С.:

– Конечно. Тогда она будет безопасной.

ЕФИМОВ В.Б.:

– И по безопасности.

ПУТИН В.В.:

– Да, давайте, давайте это сделаем.

ЕФИМОВ В.Б.:

– Да, вот это вот – да.

ПУТИН В.В.:

– Да, давайте это сделаем. Вы не случайно упомянули Антимонопольную службу – у нас там люди работают с либеральными взглядами экономическими, они, видимо, считают, что это определенные рыночные ограничения. Но я с вами согласен, транспорт – это такая сфера деятельности, которая требует предварительной квалификации при допуске на рынок.

МОСКВИЧЕВ Е.С.:

– Конечно, да.

ЕФИМОВ В.Б.:

– Конечно.

ПУТИН В.В.:

– Я согласен. Давайте, сформулируйте это предложение.

МОСКВИЧЕВ Е.С.:

– Спасибо, Владимир Владимирович, спасибо.

ЕФИМОВ В.Б.:

– Вот это самое главное по автомобильному транспорту. И это не требует денег, кстати говоря.

ПУТИН В.В.:

– Да-да-да, так всегда говорят, что это не требует денег.

ЕФИМОВ В.Б.:

– А мы не будем ничего просить. (Смех в зале, аплодисменты.) По этому вопросу просить не будем.

ПУТИН В.В.:

– Виталий Борисович, если вы обратили внимание – вы-то, наверное, не обратили, а я обратил – он там когда вступительное слово делал, он сказал: «То-то, то-то, так-то, так-то, а этот вопрос мы добавим». (Смех в зале.) Но денег не требует.

ЕФИМОВ В.Б.:

– Денег не требует. Пока.

ПУТИН В.В.:

– Ладно. Хорошо, спасибо большое. Белозеров Владимир Леонидович, председатель общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта. Пожалуйста, Владимир Леонидович.

**БЕЛОЗЕРОВ В.Л.:**

– Спасибо, Владимир Владимирович. Уважаемые коллеги, уважаемые участники пленарного заседания! Аварии, катастрофы на транспорте сегодня очень волнуют наше общество, наших людей. Они, конечно, особо беспокоят и нас, транспортников, ибо мы знаем степень ответственности за безопасность людей и несем ответственность и перед обществом, и перед своими коллективами. Многое сегодня делается: и вы, Владимир Владимирович, провели, что называется, «разбор полетов» с авиаторами, работает Госдума, правительственные комиссии, общественные организации – все держат в центре внимания важнейший вопрос технологической безопасности на транспорте. Наш круглый стол сегодня достаточно подробно рассмотрел проблематику по всем видам транспорта, в том числе и по метрополитенам, и мы, на наш взгляд, выработали хороший пакет предложений, передали его в оргкомитет. Состоялась весьма бурная дискуссия. Закон «О транспортной безопасности» 16-ФЗ, по мнению участников круглого стола, сегодня требует доработки, и вот почему. Есть, скажем так, факторы перекрытия, так сказать, функций и есть зоны риска на стыке хозяй-

ствующих структур, силовых и гражданских ведомств – вот все это нужно четко прописать и доработать Закон и подзаконные акты. В этом транспортники готовы принимать самое активное участие. И еще две темы участники круглого стола просили озвучить на пленарном заседании. Первая из них о возрастающей нагрузке на инспекторов транспортной безопасности. Вот несколько цифр. В начале 90-х годов у нас было 160 объектов транспортной инфраструктуры, которые подлежали надзору, надзорной деятельности, это примерно 12 тысяч инспекторов было. А в настоящее время количество объектов увеличилось почти до 600, а число инспекторов уменьшилось в 2 раза, нагрузка возросла более чем в 6 раз. Когда в 2004 году создавалась Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, можно сказать, без достаточных...

ПУТИН В.В.:

– Это вас Левитин подговорил мне это сказать?

БЕЛОЗЕРОВ В.Л.:

– ...без достаточных обоснований была установлена цифра – 5,5 тысяч человек, без расчетов, и якобы бизнес все решит сам. Владимир Владимирович, ну, вот жизнь показывает – не решит он все эти вопросы. Надо, конечно, еще раз посмотреть численность персонала с применением методик, с применением западного опыта, ведь если мы хотим быть по уровню безопасности на уровне европейских стран страной, это большая и серьезная задача. Ну, и, конечно, одновременно мы должны усиливать и ответственность и административную, и, можно сказать, уголовную, если произойдет происшествие на транспорте, хозяйствующих структур. В этой связи вот опять же пример. 12 тысяч проверок речных судов было проведено до трагедии на «Булгарии» и 1 220 предписаний выписано. Это много, это каждое десятое судно. Но знаете, каким штрафом отделались эти нерадивые собственники? 3 тысячи рублей в среднем. Но если бы административная ответственность была выше, допустим, на порядок, там до 100, 500 тысяч рублей, конечно, и «Булгария» бы не утонула – она просто бы не вышла. И повторные случаи, повторного нарушения, конечно, также заслуживают очень серьезного административного воздействия, вплоть до того, что нарушителям создать такие условия, чтобы они ушли с рынка транспортных услуг. И, наконец, Владимир Владимирович, надо понять, а кто он, транспортный инспектор, сегодня. Конечно, это профессионал, конечно, это юрист, который определяет уровень нарушения, определяет меры ответственности по КоАП, он ведет дела в суде, конечно, он немножко зарабатывает и в казну. А где его взять при заработной плате в 15-17 тысяч рублей, на порядок ниже,

чем у тех, кого он проверяет? Нам нужно создать, еще раз, создать условия для того, чтобы высококвалифицированных, ответственных людей, персонал привлечь в нашу службу, в наши ряды инспекторов на исключительно важное и ответственное дело – обеспечение технологической безопасности на транспорте. Спасибо. (57:10)

ПУТИН В.В.:

– Давайте начнем с зарплаты. Зарплату, конечно, надо в госсекторе повышать. Вместе с тем я думаю, что и вы, Владимир Леонидович, и все собравшиеся в зале со мной согласятся: на дороге инспектор ГИБДД часто проверяет людей, которые ездят на «Мерседесе-600» и их доходы гораздо выше, чем заработная плата инспектора. Мы никогда не угонимся за доходами проверяющих лиц, которые состоят на государственной службе, если будем сравнивать их с доходами тех, кого они проверяют. Но, конечно, заработная плата, уровень заработной платы должен быть достойным, должны быть и другие составляющие, которые заставляют человека дорожить своей службой и тем местом, которое он занимает. Это отдельная тема, и мы, конечно, должны с вами будем неоднократно к этому еще возвращаться.

Что касается той трагедии, о которой вы упомянули, «Булгария», то вы и сами сказали, что проверок много, а толку мало. И в то же время просите увеличить количество инспекторов. Я сейчас с вами дискутирую не потому, что я против увеличения, но надо подумать. Я сейчас хочу сказать о том, что нам вместе с вами... Вообще, мне очень приятно, что сами представители отрасли поднимают вопрос о том, чтобы проверяющие организации работали более эффективно. Я вас понимаю, если вы возглавляете такие серьезные компании, конечно, вам всякие (не хочется никого обижать) маленькие низкорентабельные компании только мешают на рынке. Это то же самое, что здесь предварительно коллега говорил, это то же самое – предквалификация на самом деле. Трагедии, подобные той, которая с «Булгарией» случилась, просто лишний раз напоминают нам о том, что транспорт – это все-таки средство повышенной опасности. И мы должны при всей либеральности экономического характера с точки зрения организации рынка все-таки вот эту специфику работы транспорта учитывать. И нам нужно работать не просто над увеличением численности проверяющих – нам нужно работать над созданием эффективной системы контроля со стороны государства за этим видом деятельности.

Вот вы «Булгарию» упомянули. Там ведь дело не только в том, что их проверяли, а дело в том, что оказалась разрушена система контроля. Ведь стоит судно у причала, порт частный, и в его обязанности, оказывается, не входит контроль за тем, чтобы проверить, как это судно выходит на воду, как выходит на реку, в каком оно состоянии выходит. Не входит в его обязанности, оно не имеет право проконтролировать – выпускать или не выпускать. Ему дали один раз какую-то там лицензию – и все, на этом все закончилось. И каждая контролирующая организация потом говорит: а мы это не имеем право сделать, это не имеем право, это не имеем право – никто ничего не имеет право сделать! В результате вот такие трагедии получаются. Все это изначально делалось, потому что хотелось рынок либерализовать, хотелось, чтобы там было больше участников, чтобы конкуренция возникла. Благие намерения ведут в ад – вот в чем беда, и транспорт – это особый случай. Мне нечего вам возразить, я согласен. Давайте подумаем, но, конечно, нужно принимать такие меры, в том числе и меры контроля со стороны государства, чтобы они все-таки не вели к излишнему монополизму в отрасли. И если вы возглавляете какую-то крупную компанию, это не значит, что на рынке не должны работать и средние, и мелкие компании, но они должны, конечно, быть в состоянии обеспечить безопасность как в авиации, так и на морском или на водном транспорте, на автомобильном и на железнодорожном.

Тоже, как и в предыдущем случае, давайте ваши предложения. Мы сейчас как раз разрабатываем очень активно. Я мог бы сейчас слово министру предоставить, он рассказал бы по пунктам, что планируется. Просто у нас сейчас такой режим работы, такой широкий, что, наверное, это не имеет смысла делать. Но вы получите эту информацию. Вносите свои предложения, мы дополним.

БЕЛОЗЕРОВ В.Л.:

– Обязательно, обязательно. Мы подготовили эти предложения, их внесли в оргкомитет, Владимир Владимирович, но сейчас еще доработаем. Я думаю, что это в наших силах.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо, Владимир Леонидович. Спасибо, да. Так, продолжим. Павел Иванович Поспелов, президент межрегиональной общественной организации «Дорожный конгресс». Пожалуйста.

**ПОСПЕЛОВ П.И.:**

– Уважаемый Владимир Владимирович, уважаемые участники конференции! Я представляю круглый стол, на котором обсуждалась проблема «Автомобильные дороги и транспортная доступность». Дело в том, что, наверное, впервые за последние несколько лет, Владимир Владимирович, мы не обсуждали проблему обеспечения финансирования дорожного строительства. То, что сделано, восстановлены дорожные фонды, это определило и политику строительства автомобильных дорог в России, поэтому все участники круглого стола с большим удовлетворением отмечают, что дорожные фонды восстановлены, и выражают вам искреннюю благодарность именно за эту работу. Вы знаете, дорожные фонды, они позволят нам, во-первых, стабильность финансирования обеспечить, обеспечить проведение долгосрочных программ финансирования дорог и те проекты, которые заложены уже в части задела по проектным работам. Что сейчас происходит вообще, и к чему мы стремимся? Когда мы говорим о транспортной доступности, мы понимаем и проблемы за-
торов, пробок на автомобильных дорогах, которые возникают, и про-

блемы, конечно, бездорожья. Вот почему эта проблема возникла, вот я задумывался, откуда она взялась-то вообще? Дело в том, что мы автомобильную дорогу определяем как комплекс сооружений, предназначенных для обеспечения потребности в перевозках для целей народного хозяйства, а человека-то там забыли, нет у нас там человека. Это привело к тому, что сейчас в стране мы имеем 46 тысяч населенных мест без выхода на федеральные дороги круглодично и круглосуточно. Это 2,5 миллиона человек, это люди, которые лишены своего конституционного права на перевозки, медицинское обеспечение, образование – люди, которые нуждаются в этом, и никакое повышение заработных плат не сможет им этого компенсировать. Но что мы имеем с дорогами, давайте посмотрим-то теперь. Вот федеральная сеть, миллион километров – мы про них все знаем, федеральная сеть территориальная. Про местную сеть нам очень трудно сказать что-либо. Это грунтовые дороги, оценка идет – то ли это 230 тысяч километров, то ли 500, то ли 800 тысяч километров. А как дальше финансировать программу развития доступа к сельским дорогам? Поэтому, наверное, вот имеет смысл подумать, провести инвентаризацию сети дорог, разработать генеральную схему развития сети дорог. Сельская дорога – это часть транспортной системы страны, нельзя вырывать ее. Вырвем сеть автомобильной дороги – вырвем человека. Поэтому вот в части финансирования нужно обеспечить первые шаги, которые намечены, и вот то, что вы говорили, 5 миллиардов в этом году выделено – это огромный шаг вперед, навстречу людям, которые проживают в селе. Теперь, вот что еще происходит, давайте подумаем. Сейчас дорогами сельскими занимается Министерство транспорта, субъекты Федерации, Министерство регионального развития и Министерство сельского хозяйства. Может быть, надо вот для решения этой большой проблемы собрать кулак и решать в одном кулаке, аккумулировав все средства для решения данной проблемы? Вторая проблема. Вот построили мы автомобильные дороги, а как дальше их эксплуатировать? Сельские дорогие – у нас ни техники нет, ни дорожно-строительных управлений там, ничего. Мы изучили опыт нескольких стран, и там очень любопытный есть опыт. Во-первых, это государственно-частные партнерства, а второе – дороги, даже государственные, эксплуатируют сельскохозяйственные предприятия. Я живу там, я буду эксплуатировать ее, и это обходится в 2 раза дешевле, чем субсидирование именно вот этого содержания. Поэтому вот сейчас, на данном этапе, когда рассматриваются изменения в Закон «О государственной контрактной системе», может быть, целесообразно взять и записать, что муниципалитеты имеют право заключать договора с сельскохозяйственными предприятиями на обслуживание, ремонт, эксплуатацию автомобильной дороги без проведения торгов. Это было бы интересно, это бы сэкономило нам средств, по оценке, примерно в 2 раза. А средства, вы знаете, это говорят, что там дорожники... На самом деле мы за каждый бюджетный рубль боремся, потому что мы понимаем ему цену.

ПУТИН В.В.:

– Ну, по поводу давайте вот предоставления права на обслуживание дорог без проведения там конкурсов и так далее.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Сельскохозяйственным предприятиям. У них же своя техника есть, все. Там протяженность 1,5-2 километра все равно, это совсем мелочь. Но он знает, он едет по этой дороге. Вот камень вылетел – он сегодня отремонтировал, и за счет этого идет экономия. Или вы ищите там какое-то...

ПУТИН В.В.:

– Да, понятно. Главное, чтобы эти полтора километра не стали золотыми в результате отсутствия торгов и конкуренции.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Ну, это норматив.

ПУТИН В.В.:

– А то эти полтора километра могут превратиться в золотую дорогу при ее ремонте.

ЕФИМОВ В.Б.:

– Надо нормативы использовать.

ПУТИН В.В.:

– Но надо подумать. Сейчас мы как раз и разрабатываем новое правило, и там как раз эта самая предварительная квалификация и другие условия наличия квалифицированных рабочих кадров, техники, опыта предварительной работы. Финансовое положение – там у нас идет сейчас непростое согласование между Министерством экономического развития и Антимонопольной службой. Антимонопольная служба отстаивает позицию, согласно которой эта деятельность должна быть максимально разбюрокрачена и должна предоставлять возможность потенциальным подрядчикам заявиться на эти торги и иметь возможность выиграть.

Но практика последних лет говорит о том, что, к сожалению, очень часто на такие торги заявляются конторы, которые не имеют ни опыта работы, ни финансового обеспечения, не имеют соответствующей техники, а просто, как я уже говорил в ходе нашей сегодняшней дискуссии, потом перепродают эти выигранные контракты. Сейчас мы как раз вырабатываем правила, согласно которым мы будем отсекал с рынка вот таких недобросовестных участников или квазиучастников, а будем давать возможность выходить профессиональным компаниям, которые уже доказали своей практической деятельностью возможность выполнять такие работы. Нужно ли это делать вообще в безальтернативном порядке, надо подумать. Если будут достаточно жесткие условия предварительной квалификации, эти недобросовестные участники рынка так и так слетят. Нужно ли для этого давать муниципалитетам право вообще всегда, безальтернативно назначать...

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Сельские предприятия – это местный житель, который там работает и живет.

ПУТИН В.В.:

– Может быть. Я не говорю «нет», просто я не хочу сказать и «да», потому что нужно подумать. Знаете, с кондачка такие вопросы не решаются. В принципе «да». Небольшой объем...

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Дороги низкой категории, гравийные, с щебеночным покрытием...

ПУТИН В.В.:

– Местная какая-то дорожка, все возможно. Прописать нужно условия, надо подумать. Я не исключаю, но в принципе всегда лучше, когда есть альтернатива, есть выбор. Но те, кто приходит и заявляет претензии на то, чтобы осуществить определенные работы и добраться до муниципальных денег... Таким образом, все-таки правильнее было бы, если они просто предъявят свою квалификацию, выполнят определенные предварительные требования и примут участие в этих торгах. Надо подумать, давайте подумаем. Теперь по поводу того, что 46 тыс. населенных пунктов не имеет доступа к дорожной сети. Да, это же не мы с вами их отрезали от этой сети.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Да, это наследство.

ПУТИН В.В.:

– Просто так исторически сложилось. Они никогда и не имели доступности к этим дорогам, но то, что мы сейчас об этом говорим, то, что мы сейчас думаем над тем, как решить эту проблему, – это в общем хорошо. Вы сейчас упомянули о том, что мы 5 млрд...

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– В этом году.

ПУТИН В.В.:

– ...на внутреннюю дорожную сеть... Не 5 млрд, а 50 млрд! 50 млрд! Но это тоже не совсем правильно: в принципе мы должны идти по другому пути. Мы должны обеспечить источниками доходов наполнение местных бюджетов таким образом, чтобы они были в состоянии решать эти задачи из местных ресурсов, а не забирать все деньги из федерального уровня, а потом раздавать всем сестрам по серьгам – вот туда нужно двигаться. И если коллеги, в том числе присутствующие здесь, попадут в Государственную Думу, в том числе от вашей, условно говоря, большой транспортной корпорации, вместе с будущим Правительством нужно думать над этим – над перераспределением ответственности и уровня доходов, различных уровней бюджетной системы. И уже оттуда они должны финансировать, иметь достаточные ресурсы, чтобы финансировать различные задачи, решение различных задач, которые входят в уровень их компетенции. Но пока этого нет, мы будем, конечно, им помогать. Теперь (я пометил, это очень важно) по поводу того, что разные задачи развития транспортной инфраструктуры решаются разными ведомствами – и Министерством регионального развития, и Министерством транспорта, региональным уровнем власти, муниципальным уровнем власти, Минсельхозом. И вы сказали, не лучше ли собрать это все в один кулак. Я не знаю. Если спросить здесь присутствующих, будут сомнения.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Не согласятся, не согласятся.

ПУТИН В.В.:

– Вы представляете, все эти ресурсы сконцентрировать в одном месте. Вы уверены, что это будет эффективно?

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– По сельхоздорогам, Владимир Владимирович.

ПУТИН В.В.:

– По сельхоздорогам?

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Да, только.

ПУТИН В.В.:

– Значит, нужно отнять деньги у муниципального... Мы говорим: надо добавить в муниципальный уровень управления денежные ресурсы и обеспечить их источниками пополнения своих бюджетов, а вы предлагаете у них отнять?

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Для управления.

ПУТИН В.В.:

– Для управления, я понимаю. Хотите как лучше? Мы все хотим как лучше, и поэтому мы с вами ищем эти наиболее эффективные решения. Мы для этого с вами и собрались, кстати говоря. Мне всегда очень интересно в такой аудитории дискутировать, потому что вопросы ставятся профессиональные. Мы же ищем, как лучше сделать, когда видим, что что-то пока не очень хорошо работает. А вы правы, Павел Иванович прав: пока это не очень хорошо работает, потому что пока не видно результатов. Но я, знаете, что предлагаю? Мы с вами только что восстановили дорожные фонды, и там сконцентрируем колоссальные ресурсы, причем они будут концентрироваться как на региональном, так и на муниципальном уровнях. У них никогда таких денег-то не было. Вы знаете, что некоторые губернаторы мне сейчас говорят: «Вы знаете, столько много денег там намечается в последующие годы. Дайте право, мы все равно на дорожное строительство столько не сможем истратить, не сможем освоить на дорожное строительство. Дайте право использовать эти деньги на другие цели». Вот совсем недавно говорили: «Денег нет на дорожное строительство». А теперь говорят: «Ой, столько денег, мы не сможем даже их освоить». Только вот я думаю, что этого нельзя делать как раз, никакого права использовать эти деньги на другие, даже важные цели предоставлять нельзя. Нужно посмотреть, как мы распорядимся, как наши коллеги на муниципальном, региональном уровнях распорядятся этими средствами в ближайшие годы. Кстати говоря, закон предоставляет право из региональных дорожных фондов направлять деньги в муниципальные дорожные фонды, а муниципалитеты имеют право теперь по вновь принятому закону создавать свои муниципальные дорожные фонды.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Это очень важно.

ПУТИН В.В.:

– Мне кажется, нужно посмотреть, как эта система заработает. Мы же с вами в контакте будем, посмотрим, как это работает, а потом решим, что с этим делать дальше, да?

Например, дальше вы говорили про качество. Что сказать, Павел Иванович? Сейчас мы смотрели дорогу, я уже о ней трижды сказал, упоминал: здорово, если бы так все делалось, было бы хорошо. Но в то же время вы правы: начинаются ямочные ремонты и так далее. Чтобы избежать этих неблагоприятных последствий, связанных с некачественным дорожным строительством, сейчас мы разрабатываем систему, о которой вы наверняка тоже знаете, и в первом чтении, по-моему, в Госдуме прошел этот закон о строительстве дорог в рамках так называемого полного жизненного цикла, при котором компания, которая получает подряд, строит дорогу, но получает деньги от государства в течение 10 лет равными долями. И если качество дороги плохое (а она, эта компания, должна ее и содержать потом все эти годы в период эксплуатации), то тогда государство получит право прекращать платежи, во-первых. А во-вторых, компания, если она выиграла тендер, построила и на весь жизненный цикл, зачем ей увеличивать стоимость строительства и ухудшать качество, если потом самой ей придется вкладывать в ремонт? Это тоже один из элементов. Есть еще один элемент, конечно, я сейчас об этом подумал. Дорожникам это может не понравиться, а общественным организациями наверняка придется по душе. В рамках того же самого «Народного фронта» у нас есть такая организация – помните, «Убитые дороги Пскова»? – там молодые ребята, которые пришли из интернет-среды в эту сферу деятельности, ездят, проверяют качество дорог. Вот можно им либо такой же организации просто дать возможность участвовать, с первых шагов участвовать в контроле за качеством и объемом финансирования. Вот скажем, сейчас мы вокруг Москвы кольцо будем делать. Как называется?

ЛЕВИТИН И.Е.:

– Центральная кольцевая дорога.

ПУТИН В.В.:

– Центральная кольцевая дорога.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– ЦКАД, да.

ПУТИН В.В.:

– Это бывшая военная...

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Бетонка.

ПУТИН В.В.:

– Бетонка, да? Вот ее сейчас будут приводить в необходимый режим работы для гражданского использования. Можно прямо этой организации поручить, попросить (поручить мы таким организациям ничего не можем), а вот Министерству транспорта можно поручить отдать все документы, связанные с этим строительством, достаточно большим и крупным строительством, обратиться к муниципалитетам и властям Москвы и Московской области, с тем чтобы там предоставили все документы и чтобы изначально, с первого же шага люди могли бы проконтролировать, что происходит. Потому что я знаю, что в отношении дорожных строителей тоже много претензий: дорого, не соответствует европейским стандартам. У нас несколько другие условия, да и стандарты разные, поэтому пусть посмотрят и реально убедятся.

Я думаю, что дорожники в целом тоже должны быть заинтересованы в том, чтобы показать свои реальные затраты и качество производимой продукции – в данном случае километры полотна.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Прозрачно должно быть все.

ПУТИН В.В.:

– А системные решения, конечно, за нормативным регулированием, за принятием закона по полному жизненному циклу. Посмотрим, как это будет работать, и еще раз, пользуясь случаем, хочу попросить – здесь, наверное, тоже есть депутаты из «Единой России» действующего состава – как можно быстрее принять этот закон. Спасибо.

ПОСПЕЛОВ П.И.:

– Спасибо.



ПУТИН В.В.:

– Клявин Алексей Юрьевич, президент Ассоциации судоходных компаний.

КЛЯВИН А.Ю.:

– Спасибо, Владимир Владимирович. Уважаемый Владимир Владимирович, уважаемые участники конференции! Я представляю сегодня круглый стол, который рассматривал вопросы стратегических направлений развития морского и речного транспорта. На самом деле вы сегодня подчеркнули, Владимир Владимирович, о том, что была колоссальная работа проделана по развитию морских портов, по, так сказать, восполнению тех пробелов, которые произошли со времен 90-х годов. Хотелось бы подчеркнуть, что за последние 10 лет, помимо серьезных успехов в развитии инфраструктуры, безусловно, следует отметить и серьезные достижения в области совершенствования законодательства совершенно в новой ситуации в области морского и речного транспор-

та. Я бы хотел подчеркнуть, это и внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания, это и принятие Кодекса внутреннего водного транспорта, это и Закон «О международном реестре судов», и, наконец, принятый Закон сегодня о поддержке судостроения и судоходства. Мы обсуждали эту тему в июне месяце во время встречи с вами, и все судоходное сообщество выражает вам искреннюю признательность за ту поддержку, которая была оказана. Сегодня этот долгожданный закон принят, и мы надеемся на то, что он не только будет способствовать развитию самого судоходства, но и серьезный импульс придаст развитию нашей судостроительной промышленности. А мы знаем, что судостроительная промышленность, в свою очередь, является генератором, в том числе, и развития машиностроения, металлургии, энергетики и высоких технологий, поэтому, на наш взгляд, это очень важный шаг, и сегодня мы с воодушевлением восприняли его. Сегодня, помимо тех проблем, которые существуют, мы говорили о роли и месте морского и речного транспорта в транспортной системе страны. В определенной степени она уникальна. Совершенно объективно обычный человек, так сказать, обычный гражданин, он обсуждает вопросы плохих дорог, недоступности, плохой работы транспорта и так далее, то есть это те вопросы, которые общественно важны. К сожалению, вот морской транспорт и внутренний водный транспорт, он как бы не видим для общества, и он не видим с точки зрения той работы, которую он осуществляет. Просто можно назвать несколько цифр на сегодняшний день. Да, и люди узнают только о морском или речном транспорте во время того, что что-то происходит, какие-то негативные события, там авария или что-то еще, и формируется, может быть, негативное мнение на этот счет. Что такое морской и внутренний водный транспорт сегодня? Через морские порты мы перерабатываем примерно 60% грузов внешней торговли. Внутренний водный транспорт и морской транспорт в общей массе переработанных грузов занимает, в общем-то, незначительную долю – это примерно около 2%, что, в общем, не отражает роли. Если мы посмотрим грузооборот морского и внутреннего водного транспорта, то это уже значительные цифры: морской и внутренний водный транспорт совместно, они примерно звучат как 150 миллиардов тонно-километров, и автомобильный транспорт здесь уже сопоставим – около 200 миллиардов тонно-километров вот по статистике официальной за прошлый год. То есть морской и внутренний водный транспорт осуществляет большую работу, большие перевозки и на длительные расстояния. Анализируя ситуацию, мы говорим о том, что морской и внутренний водный транспорт имеет неоспоримые преимущества – это экономичность, это экологичность, это энергоэффективность, это низкие инфраструктурные издержки. Достаточно сказать, предположим, что внутренние водные пути, содержание внутренних водных путей у нас обходится примерно в 10 миллионов рублей в год, 100 тысяч километров. То есть в принципиальном плане это низкие инфраструктурные издержки, если сравнивать с другими видами транспорта. Внутренний водный транспорт и морской транспорт одновременно являются перевозчиками крупногабаритных и тяжеловесных грузов и в ряде регионов России безальтернативным транспортом по осуществлению северного завоза. И вот мы задаемся вопросом: как же использовать вот эти преимущества при существенных недостатках, которые у нас есть? Это сезонность, прежде всего, она, естественно, бьет очень сильно по эффективности работы внутреннего водного транспорта, и, безусловно, это время. Время, оно значительно выше, нежели, предположим, доставка автомобильным или дорожным транспортом. Мнение общее, что, наверное, нужно выбрать слабинку, так сказать, по целому ряду направлений, где можно ее выбрать, за счет улучшения системы управления движением судов, за счет улучшения тарифной политики, за счет ликвидации узких мест – мы на прошлой встрече, Владимир Владимирович, с вами обсуждали – и так далее. То есть вот эту всю цепочку пройти и создать соответствующие условия, которые позволят более эффективно и более конкурентоспособно работать внутреннему водному и морскому транспорту, и особенно это для реки у нас очень важно. И здесь мы не первопроходцы. На сегодняшний день Евросоюз разработал и реализует ряд программ, одна из них называется «Марко Поло» – они любят такие большие красивые названия – которая реально говорит о том, что через интенсивное использование морского и внутреннего водного транспорта, прибрежного судоходства производится переключение грузопотоков там, где это возможно, с наземных видов транспорта на морской и речной. Это дает колоссальный эффект, который, может быть, не заметен в целом, поскольку чем больше мы перевозим по реке, допустим, материалов – а мы перевозим в основном строительные материалы, массовые грузы – тем они дешевле стоят, а они идут в строительство дорог. Допустим, выброс на одну тонну груза – морской и речной транспорт выбрасывает меньше в 10 раз CO₂, нежели автомобиль, и так далее. Поэтому предложение у нас, Владимир Владимирович, такое, что, используя и опыт, в том числе, наших партнеров европейских – они пришли к этому, когда столкнулись с загруженностью дорог – разработать специальную программу, может быть, государственную по переключению грузопотоков в тех местах, где это возможно, с наземных видов транспорта на водный транспорт, поскольку они

будут друг друга дополнять. И мы обсуждали этот вопрос и с автомобилистами, и с железнодорожниками, и здесь никаких противоречий нет – это сбалансированное развитие транспортной системы. Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Да. У нас ведь есть программа, Игорь Евгеньевич (обращаясь к И.Е.Левитину), на развитие транспорта страны до 2030 года – Стратегия развития до 2030 года.

ЛЕВИТИН И.Е.:

– Стратегия. Она была со всеми министерствами.

ПУТИН В.В.:

– И там тоже есть раздел, посвященный водному транспорту. Давайте я сейчас некоторые вещи прокомментирую из того, что вы сказали, но я думаю, может быть, нам тогда не создавать отдельную программу, а просто в рамках этой стратегии обратить внимание на раздел, связанный с водным транспортом – как морским, так и речным. Что касается морского транспорта, то здесь – да, собственно, и речного, но в речном-то, мне кажется, даже проблем больше, чем в морском...

КЛЯВИН А.Ю.:

– Здесь мы потеряли те перевозки, до 500 млн тонн, которые осуществлялись внутри страны. За счет кризиса и всего остального мы потеряли это все. Это колоссальный грузооборот.

ПУТИН В.В.:

– Связано еще с тем, что мы в свое время речные суда в основном заказывали в странах так называемой народной демократии, в социалистическом лагере – в Польше, Чехословакии, Германии (бывшей ГДР), а у себя производили очень мало, если вообще что-то производили. И нам нужно налаживать свое собственное производство. Вот для этого сейчас мы будем создавать систему стимулов для производства прежде всего речных судов, «Река/Море», ну и вообще развития судостроения.

У нас существует целая программа развития судостроения. Здесь и льготное налогообложение, здесь и прямое субсидирование процентных ставок – это целый набор поддержки. Я очень рассчитываю, что этот набор сыграет. В целом мы уже сейчас видим, что те меры, которые мы предпринимаем в этой сфере, уже в общем выглядят обнадеживающе. Во всяком случае мы привлекаем сюда и ведущие мировые компании, создаем новые верфи, в том числе с высокой и глубокой степенью локализации производства на российских предприятиях, имеются в виду европейские партнеры. На Дальнем Востоке мы с южнокорейцами работаем, с японцами – очень перспективная работа. Нам нужно поддерживать этот судостроительный кластер на северо-западе страны, на юге. Все это постепенно будем делать. Не постепенно, а настойчиво будем делать. Нужно позаботиться, конечно, о внутреннем водном транспорте с точки зрения поддержания в работоспособном состоянии транспортных артерий, шлюзового хозяйства. Я уже упоминал и говорил в своем выступлении про Волго-Балт, про то, чтобы поработать нам и восстановить в нужном нам сегодняшнем, современном виде связь между Каспием и Черным морем, между Каспием, Черным морем и Балтикой, чтобы Волго-Балт заработал нормально. Некоторые работы уже произведены и закончены, некоторые у нас заложены в план развития этого хозяйства до 2018 года и дальше. Соответствующие средства в бюджет закладываются. В целом эта проблема известна и намечены пути решения всех этих вопросов. Но так же как и в других отраслях, связанных с автомобильным, железнодорожным транспортом, будем с вами в контакте, будем это все делать. Мне сейчас просто из того, что вы сказали, единственное, на что считаю нужным прямо сейчас отреагировать, – это чтобы Министерство транспорта (министр это слышит) в рамках Стратегии развития транспорта России до 2030 года, как я уже сказал, особое внимание обратило на водный транспорт. Мне кажется даже больше в части реки. Здесь и правовое регулирование нужно улучшать, и о самих водных артериях позаботиться нужно, и речной транспорт, сами суда. Мы сделаем, посмотрим. Это есть у нас в программе, и будем это делать вместе с вами.

КЛЯВИН А.Ю.:

– Спасибо.



ПУТИН В.В.:

– Епифанцев Сергей Николаевич, вице-президент ОАО «РЖД».

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Владимир Владимирович, уважаемые участники конференции! Я сегодня представляю «Российские железные дороги», но говорить я буду от имени круглого стола, и от себя тоже, на котором рассматривались вопросы стратегического развития железнодорожной отрасли. Должен сразу сказать, что основные ориентиры, заложенные в Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, они свою актуальность сохранили – сохранили, и больше того, реализуются, и, находясь здесь, как не вспомнить, что именно благодаря этим усилиям развились такие направления железнодорожной инфраструктуры, как Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Северо-запад, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел, коридоры транзитные под экспортно-импортные операции. И сегодня когда мы говорили, обсуждая эти вопросы, к перспективным отнесли и вопросы дальнейшего развития высокоскоростных железнодорожных перевоз-

ок. Сегодня уже сообщество считает, что они у нас регулярные, и что когда мы занимаемся выполнением вашего поручения и готовим схему развития скоростных пассажирских перевозок в связи с подготовкой к Чемпионату мира, надо уже идти дальше и развивать этот вид перевозок и в Сибири. Поэтому когда анализировали результа-

ПУТИН В.В.:

– У нас средняя скорость какая железнодорожных поездов?

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Средняя скорость? Ну, если скоростные, то где-то до 160-ти.

ПУТИН В.В.:

– Нет-нет-нет, средняя скорость по стране какая?

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Ну, до 90 километров, может быть.

ПУТИН В.В.:

– Сколько?

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– До 90 километров, может быть.

ПУТИН В.В.:

– Да ладно...

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– 60-90. Ну как нет?

ЕФИМОВ В.Б.:

– Скорость сообщения.

ПУТИН В.В.:

– Сколько, Володя?



ЯКУНИН В.И.:

– Правильно, до 90 километров – это то, что считается технологически.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Для пассажирских.

ПУТИН В.В.:

– Возьмите, пожалуйста.

ЯКУНИН В.И.:

– А то, что касается передвижения, то мы едем со скоростями, дай Бог, 50 километров в час.

ПУТИН В.В.:

– Ну вот, да, да. А европейская скорость примерно какая? В среднем по Евросоюзу.

ЯКУНИН В.И.:

– Это зависит от страны.

ПУТИН В.В.:

– Ну, в среднем.

ЯКУНИН В.И.:

– Но в принципе, я могу сказать, что это приблизительно вот как раз от 90, если это регулярное движение, а если говорить о скоростном, то они ездят со скоростью 350.

ПУТИН В.В.:

– Нет-нет-нет, я имею в виду вот не пассажирское движение скоростное, а среднее движение.

ЯКУНИН В.И.:

– А, не скоростное? 90 километров, как минимум.

ПУТИН В.В.:

– 90 километров. А у нас где-то 50, да?

ЯКУНИН В.И.:

– А у нас 40 в грузовом движении.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– В грузовом движении. А в пассажирском вот 60-90.

ПУТИН В.В.:

– А?

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– В грузовом, правильно Владимир Иванович говорит.

ПУТИН В.В.:

– Пассажирское в Евросоюзе считается скоростным с каких скоростей? Начиная с 200?

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– От 160-ти.

ЯКУНИН В.И.:

– Вообще везде считается, что скоростное движение начинается свыше 160 километров в час, но уже практически скоростное движение на Западе – это свыше 250 километров в час.

ПУТИН В.В.:

– 250. А у нас эти «Сапсаны» сколько? 160?

ЯКУНИН В.И.:

– У нас только на одном участке экспериментальном мы развиваем скорость 250 километров в час. А так идем со скоростями 200-210.

ПУТИН В.В.:

– 200?

ЯКУНИН В.И.:

– 200-210.

ПУТИН В.В.:

– 210. Пожалуйста.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Владимир Владимирович, я продолжаю и хочу сказать, что когда мы говорили о перспективах, то мы нашли еще один резерв, когда мы могли бы, допустим, существенно улучшить схему развития тех же грузовых перевозок. Упомянул я Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года, но недавно ведь проходила корректировка Стратегии развития угольной отрасли, энергетики свои стратегии смотрели. В результате у нас начинает появляться дисбаланс по некоторым позициям, ну, например, с точки зрения если энергетиков, то по надежности внешнего энергообеспечения, если по углям, то у нас, мы знаем, выдаются уже лицензии на 2012 год в больших объемах, чем у нас есть провозные возможности. То есть если мы сейчас вовремя проведем вот эту стыковку наших стратегий развития со стратегиями других отраслей – и еще же есть стратегии развития федеральных округов – то мы можем очень многое подкорректировать еще на этапе, так сказать, вот притирки по этому вопросу. Я бы хотел обратить еще внимание на то, что – это второй вопрос у нас получается – в современной России фактически мы переживаем беспрецедентный рост вагонного парка.

ПУТИН В.В.:

– Вагонного парка?

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Да, особенно универсального. И параллельно с этим у нас возникают известная проблема, связанная с их управлением.

ПУТИН В.В.:

– Настроили больше, чем в Советском Союзе. В 2 раза начали строить больше, да-да-да.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Ну, настроили больше, и частный оператор появляется, владелец, который хочет заработать.

ПУТИН В.В.:

– В советское время сколько производили вагонов?

ЯКУНИН В.И.:

– Миллион триста.

ПУТИН В.В.:

– Где-то 35-40 тысяч, да, Владимир Иванович?

ЯКУНИН В.И.:

– Владимир Владимирович, у нас сегодня 2 миллиона 30 тысяч, и это общее количество.

ПУТИН В.В.:

– Нет-нет-нет, в год сколько строили?

ЯКУНИН В.И.:

– Владимир Владимирович, не могу, честно, вам сказать.

ПУТИН В.В.:

– Где-то, по-моему, сейчас 70 тысяч строят. Это в 2 раза больше, чем в Советском Союзе.

ЛЕВИТИН И.Е.:

– 35-40.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– 35-40.

ПУТИН В.В.:

– 35-40 строили.

ЛЕВИТИН И.Е.:

– Строили.

ПУТИН В.В.:

– Строили. А сейчас 70 тысяч строим ежегодно. В 2 раза, да. Ну, в среднем 70, в 2 раза больше, чем в Советском Союзе, строим вагонов.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– А эффективность управления, как вы знаете не понаслышке – и обращения были к вам непосредственно, и к нашей компании были по эффективности управления таким объемом вагонного парка – конечно, недостаточная. Но вы знаете, кстати сказать...

ПУТИН В.В.:

– Почему недостаточная?

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Я имею в виду, что и не вовремя вывозили какие-то объемы, и потом находили решения, устраняли недостатки, вывозили сезонные какие-то виды продукции. Кстати, вот решение нашли именно вот здесь, в Сибири, на полигонах Красноярской дороги, Западно-Сибирской дороги. Вы знаете, когда мы эту проблему здесь изучали, то вот как раз на Красноярской дороге сформировали специальный координационный совет при начальнике дороги с участием всех производителей, особенно сельхозпродукции, лесовиков, Торгово-

промышленной палаты, РСПП и так далее, и это дает возможность в оперативном режиме отслеживать эти вопросы. В Кемерово пошли дальше – с участием уже и губернатора, и в диалоге с транспортниками выделили 11 крупных операторов для того, чтобы сконцентрировать основные объемы по перевозке, а вот небольшие компании объединили в пул для того, чтобы их тоже рационально использовать. Кстати сказать, мы за небольшие компании тоже должны переживать и бороться по той простой причине, что на коротком плече именно они обеспечивают внутрирегиональные перевозки, большой оператор сюда не пойдет. Поэтому перед нами стоит вопрос, и мы договорились, значит, вот как наше предложение, которое здесь сформулировать, с учетом поступающих предложений о передаче в «РЖД» технологическое управление обезличенным парком вагонов от частных собственников и операторов, за нами отработка технологических режимов, чтобы это было эффективно. Одновременно нам необходима поддержка в нормативно-правовом закреплении ответственности частных операторов за рациональное использование вагонов, и, в том числе, нам нужны тарифные коридоры, которые – мы поручение уже, вы знаете, дали – там, мы знаем, разрабатываются для того, чтобы эффективно и экономически выгодно было работать с нами, и всем нам, как я уже сказал, надо беречь небольших операторов, потому что они обеспечивают достаточно серьезную работу в регионах. Вот, по сути, два направления, связанные с оценкой Стратегии развития и вот с оценкой ситуации, возникшей вот из-за обилия, большого количества вагонного парка.

ПУТИН В.В.:

– В зале есть какие-то комментарии по этому поводу?

ПУТИН В.В.:

– Да, пожалуйста.



МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Мальцев Сергей Валентинович. Я возглавляю саморегулируемую организацию операторов подвижного состава. Владимир Владимирович, ну, проблема была, так сказать, с технологическим дефицитом. Она, во-первых, усилиями совместными «Российских железных дорог» и нами сейчас решена. Ну, большую роль, конечно, в этом сыграла и сезонность, потому что в это время входят и ремонтные окна, сокращается пассажирское движение, строительные грузы меньше возят, то есть проблема, зимой она решается сама по себе. Но, в принципе, это болезнь переходного периода. То есть система, она, собственно, модернизируется и она меняет свою форму, поэтому она должна, естественно, пережить переходный период. И надо отдать должное, и федеральные регуляторы, и мы, грешные, и вот наши коллеги из «Российских железных дорог», они предвидели наступление такого момента, поэтому была предложена, очень детально разработана и утверждена вами целевая модель развития рынка грузовых перевозок до 2015 года и план по ее реализации. Я на 100 процентов уверен, что если мы будем, как по дорожной карте, по ней следовать, то, в общем-то, мы, наверное,

выйдем на правильный уровень развития железных дорог в ближайшем будущем. О своей организации я хочу сказать, что она сейчас включает в себя компании, которые имеют в собственности 2/3 парка в стране, и мы понимаем свою ответственность, и, естественно, кроме своих бизнес-процессов понимаем, что мы должны будем нести на себе социальную ответственность. И, собственно говоря, мы ее уже начинаем нести, так сказать, после последних вот событий, которые случились, жалоб о малом и среднем бизнесе.

ПУТИН В.В.:

– Нет, еще не начали.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Нет, начали нести, потому что даже по нашей статистике, которая...

ПУТИН В.В.:

– Новая методика исчисления тарифа еще не вступила в силу, значит, еще не начали.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– А здесь дело не в методике, здесь дело в подходе к ценовым коридорам.

ПУТИН В.В.:

– Так она пока не введен, ценовой коридор.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Нет, мы сами для себя вводим ценовой коридор путем, так сказать, общественного принуждения. Общественное принуждение, общественного, это общественная организация, и у нас по нашей статистике от месяца к месяцу на 2-3% растет участие операторов в перевозках именно социальных грузов. И единственное, что мне в конце хотелось бы небольшую просьбу к вам. Дело в том, что 10 лет назад, когда началась реформа – надо отдать должное, все 10 лет она шла последовательно – бизнес поверил в эту реформу, и за эти 10 лет нами было вложено в модернизацию парка где-то порядка 30 миллиардов долларов. В общем-то, мы сами только внутри себя создали больше 20 тысяч рабочих мест, и, я не побоюсь этого сказать, у нас сосредоточен один из самых лучших технических персоналов в отрасли. Те нормативы, которые сейчас принимаются по технологическому регулированию, мы готовы вести и, естественно, будем вести работу совместно с нашими коллегами из «РЖД», конечно же, с потребителями услуг к улучшению технологии взаимодействия участников рынка, но те решения, которые будут приниматься на федеральном уровне, мы бы, в общем-то, хотели бы обратиться, чтобы они не носили характер экстроприации, ну, как бы обязанности отвлечения парка частного оператора в управление «Российским железным дорогам» и так далее, чтобы все-таки был сохранен подход экономической добровольности и недискриминационности к этому процессу.

ПУТИН В.В.:

– У нас с добровольностью в нашей стране всегда было хорошо.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Потому что много есть различных подходов к тому, как технологии, особенно в универсальном парке, должны работать, в самом массовом парке, самом проблемном парке.

ПУТИН В.В.:

– Извините, пожалуйста, как вас зовут? Имя-отчество.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Мальцев Сергей Валентинович.

ПУТИН В.В.:

– Сергей Валентинович?

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Валентинович, да.

ПУТИН В.В.:

– Сергей Валентинович, вы наверняка в контакте с РАО «РЖД», с руководством РАО «РЖД» и знаете их претензию к операторам. Одна из претензий заключается в том, что операторы, особенно мощные операторы, возят только наиболее экономически эффективные грузы. Все остальное, подвижной состав держат в сторонке, загоняют их куда-нибудь там на какие-то вторые подъездные и третьи подъездные пути, которые не предусмотрены, собственно говоря, для того чтобы в отстое стояли эти вагоны. И все это приводит к технологическим сбоям при по-

даче вагонов, разгрузке вагонов. Мы производим в 2 раза больше, чем в Советском Союзе, а вагонов все равно не хватает и так далее, и так далее. Вы абсолютно правильно сказали: это проблема роста. Это совершенно корректная формулировка, я с вами согласен.

Откуда взялась эта проблема роста? Она взялась от того, что многое было приватизировано, появились частные операторы – компании достаточно большие и достаточно эффективные, а вопросы регулирования, диспетчирования отстали от реалий рынка и возникли сбои. Подвижного состава много, а вагоны не подаются отправителем в нужном объеме и в нужном месте – вот что возникло. Но при всем при этом я не могу с вами не согласиться в том, что никакой экспроприации быть не должно. Если уж мы пошли по этому пути, вопрос не в том, чтобы что-то отнимать в явочном порядке, а наладить работу между организатором движения (в данном случае между «РЖД») и между операторами грузового парка. Но нужно сделать это только по-хозяйски со всех сторон – со стороны отправителей грузов и со стороны операторов.

Вы знаете, что сейчас разрабатывается новый тариф, который будет отличаться от того, что сейчас мы имеем на рынке. Сейчас для РАО «РЖД» и для его подвижного состава действует тариф «10-01», а частные операторы возили свои грузы или подавали свой подвижной состав для перевозки грузов с отклонением от этого «10-01» с плюс 25 как минимум.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– По-моему, 25.

ПУТИН В.В.:

– С плюс 25, как минимум. Как минимум, да-да-да.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Это если брать экспортный уголь. Если брать черный металл – это минус.

ПУТИН В.В.:

– Сергей Валентинович, это в среднем. Бывает побольше, чуть поменьше.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.

– В два раза берется, насколько я знаю. Хотите, приведем вам цифры.

ПУТИН В.В.:

– Я знаю цифры, я владею этими цифрами: примерно 25% в плюс уходят частные операторы. Но да, в среднем.

Новый тариф, который сейчас разрабатывается, предполагает, что отклонения от этого тарифа «10-01», по которому ОАО «РЖД» якобы невыгодно вообще возить (я думаю, что они тоже немножко лукавят), на самом деле это якобы невыгодно, в целом же рентабельны такие перевозки в рамках тарифа, но рентабельность очень низкая. У нас ОАО «РЖД» работает с рентабельностью всего в 2–2,5–3%. Для такой отрасли экономики, как транспорт, да и вообще для любых отраслей экономики 2–3% рентабельности – это слишком мало для развития: им на развитие ничего не останется. Мы должны обеспечить рентабельность этому системообразующему предприятию. Так вот предполагается, что новый тариф будет отличаться от «10-01» минус 2/плюс 12. Но это и для частных операторов, мне кажется, обеспечит нормальную, вполне хорошую рентабельность. Но это даст возможность «РЖД» регулировать в зависимости от экономической ситуации в стране в конкретном регионе этот тариф. Такую возможность регулирования предполагается передать ОАО «РЖД». Вы считаете это справедливым?

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Давайте попробуем.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Владимир Владимирович, и я еще можно две минуты у Вас займу?

ПУТИН В.В.:

– Пожалуйста.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Я просто хотел пояснить насчет высокодоходных грузов. Вопрос в том, что мы же покупали за собственный счет, за заемный капитал свои вагоны.

ПУТИН В.В.:

– Понятно.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Поэтому экономически были вынуждены прыгать туда.

ПУТИН В.В.:

– Я понимаю.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Потом, когда болезнь роста проходит, нам становятся доступны другие рынки.

ПУТИН В.В.:

– Понятно.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– А что касается непроизводительного отстоя наших вагонов на подъездных путях, это в принципе невозможно: если я стою, то я банкрот.

ПУТИН В.В.:

– Нет-нет, оказывается, что это возможно. Если не отдаете их на малорентабельные перевозки и ждете, для того чтобы поставить там высокую цену за то, что нужно везти, здесь нет ничего особенного, я вас прекрасно понимаю. Есть еще одна проблема для операторов – это устаревание парка вагонов. Вот сейчас «Первую грузовую» продали. Продали ведь уже, да или нет еще? Продали. Но там срок эксплуатации вагона – лет 25?

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– 18 лет в среднем.

ПУТИН В.В.:

– Ну 20 лет.

МАЛЬЦЕВ С.В.:

– Улучшили намного за два года.

ПУТИН В.В.:

– Ну да, 20–22, а то, что продали, там уже лет 15–16 вагоны ходят, там уже подходит срок их замены. В общем, это непростая вещь, я прекрасно понимаю ваши озабоченности, но нужно понять и озабоченности и грузоотправителей, и министерства, и ОАО «РЖД». Давайте мы вместе доведем эту работу до конца иотрегулируем.

МАЛЬЦЕВ С.В.

– Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Спасибо вам. Сергей Борисович (обращаясь к С.Б.Иванову).



ИВАНОВ С.Б.:

– Для справки. Наряду с возникшей проблемой с вагонами, о которых сейчас много говорилось, есть еще один аспект, на который и Минтранс, и я обратили внимание, – это простой вагонов с грузом и неразгружаемым грузом. Некоторые вагоны превратились не в вагоны, а в хранилища грузов. И в этой связи в Минтранс я предложил – и Вы согласились с этим предложением, Владимир Владимирович – ввести штраф за неразгрузку вагонов, потому что их оборачиваемость, соответственно, падает очень сильно. Это частично связано и с тем, что по некоторым видам экспортных грузов у нас еще не хватает портовых мощностей и там выстраиваются очереди и иногда неделями вагоны, например с зерном в Новороссийске...

ПУТИН В.В.:

– Это связано не с мощностями, это связано (в том числе с мощностями) с тем, что мы объявили, что после продажи определенного объема зерновых на экспорт, мы этот экспорт...

ИВАНОВ С.Б.:

– Зерновых, да. Можем экспорт закрыть.

ПУТИН В.В.:

– Можем свернуть. И вот грузоотправители все потащили в район порта и ждут там отгрузки. Понятно.

ИВАНОВ С.Б.:

– Все потащили на экспорт, совершенно верно. Еще один аспект, связанный с тарифным коридором. Действительно я хотел бы внести ясность. Тарифный коридор пока еще не утвержден. Вы только что подписали поручение по этому вопросу, и в течение ноября мы должны это вместе с ФСТ, вместе со всеми коллегами сделать. На сегодняшний день его еще нет, но предполагается именно так, как Вы сейчас сказали, сделать.

ПУТИН В.В.:

– Но мы слышали, что операторы уже в добровольном порядке сами переходят на эту систему регулирования.

ИВАНОВ С.Б.:

– Да. И это радует.

ПУТИН В.В.:

– Аплодисменты в зале.
(Аплодисменты.)

ИВАНОВ С.Б.:

– Аплодисменты в зале. И последнее...

ПУТИН В.В.:

– Это вам аплодисменты.

ИВАНОВ С.Б.:

– Да.

ЕПИФАНЦЕВ С.Н.:

– Это операторам.

ИВАНОВ С.Б.:

– И последнее: по вагонам совершенно правильно Вы в своем вступительном слове сказали, ведь мы должны менять и технологию их создания. Вагон должен бегать дольше, колесная пара должна быть другой, менее разрушительной для рельсов, тоннаж вагона должен быть другим, и в этой связи мы сейчас обдумываем меры (это уже промышленные меры) повышения стандартов качества на вагоны, особенно на дефицитные полувагоны. Ведь не будем скрывать грех, у нас было несколько случаев, когда вагоны, причем импортные вагоны, сходили с рельсов, создавая уже серьезную опасность...

ПУТИН В.В.:

– Это произведенные главным образом...

ИВАНОВ С.Б.:

– На Украине, я уж прямо скажу: на Украине. И я считаю, что нам надо вводить новые, более жесткие стандарты для обеспечения как безопасности движения, так и повышения грузопотока.

ПУТИН В.В.:

– Наши металлурги сейчас предлагают хорошую продукцию и машиностроители, так что...

ИВАНОВ С.Б.:

– Да, Вы были в Нижнем Тагиле, Вы видели, Владимир Владимирович, там открыли новую современную линию литья современную, с «Сименс» вместе сделали, которая повышает качество вагона очень существенно, поэтому это тоже важная мера, и она касается транспортной безопасности.

ПУТИН В.В.:

– Вот эти стандарты тарификации нужно отработать как можно быстрее и закончить эту работу.

ИВАНОВ С.Б.:



– Стандарты, да.

ПУТИН В.В.:

– Здесь у нас и руководитель Тарифной службы, да? Дайте ему трубочку. Сергей.

НОВИКОВ С.Г.:

– Владимир Владимирович, мы практически завершили разработку предложений по тарифному коридору по формуле цены и сейчас завершаем это обсуждение с рынком.

ПУТИН В.В.:

– Погромче, пожалуйста, Сергей Геннадьевич.

НОВИКОВ С.Г.:

– Я думаю, что мы закончим обсуждение содержательное наших предложений буквально в течение недели, и после выхода постанов-

ления Правительства в самые кратчайшие сроки утвердим. Ну, он вступит в силу, действительно, ближе к концу ноября просто с учетом технологии вступления в силу нормативных актов.

ПУТИН В.В.:

– Ну, то есть до конца ноября вы доработаете?

НОВИКОВ С.Г.:

– До конца ноября мы утвердим.

ПУТИН В.В.:

– Утвердите уже?

НОВИКОВ С.Г.:

– Да.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо. Ну, вы слышали мнение и перевозчиков, и грузоотправителей.

НОВИКОВ С.Г.:

– Да-да-да.

ПУТИН В.В.:

– Все ждут вашего решения окончательного. Давайте быстрее, не тяните. Спасибо. Так, пожалуйста, Роберт Рафаилович Сулейманов, вице-президент Международной ассоциации руководителей авиапредприятий



СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.:

– Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги! Гражданская авиация России в последние годы в целом развивается очень высокими темпами. В среднем по 10 процентов в год. Этот темп позволил в 2010 году выйти на цифру 57 млн.

В.В. ПУТИН:

– Сколько, 57 млн.?

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– Да, 57.

За счет чего это произошло? К главным факторам можно отнести:

- а) – это усилия коллективов,
- б) – это поддержка государства и

в) – это увеличение доходов наших граждан.

При этом вот этот рост не должен нас обманывать. Потому, что он характеризует ситуацию в целом и обеспечен за счет роста магистральных перевозок. Мы говорим о мнении участников «круглого стола», которые сфокусировали свое внимание на проблемах повышения транспортной доступности именно к региональным авиаперевозкам. Здесь картина несколько иная, мягко выражаясь.

Я хотел бы отметить, что сегодня ровно 5 месяцев с исторической встречи, как сказал Виталий Борисович, по линии Союза транспортников России, которая проводилась на Вашем уровне. Поддержка Вами двух принципиальных предложений авиаторов касалась, если Вы помните, первое. «обнуления» налога на добавленную стоимость на внутрироссийских линиях. Решение проблемы как-то двигается, но она не решена за 5 месяцев. Сейчас документы находятся в экономическом блоке.

В.В. ПУТИН:

– Который возражает против обнуления НДС.

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– Да, который возражает. Второй вопрос тоже очень серьезный и касается арендных ставок на землю...

В.В. ПУТИН:

– Экономический блок возражает против обнуления НДС, потому что это разрушает налоговую систему. Они считают, лучше субсидировать, собирать эти деньги и субсидировать, чем разламывать налоговую систему. Но это в порядке обмена мнениями.

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– Сегодня на круглом столе в присутствии уважаемого Игоря Евгеньевича и заместителя Министра финансов (Новака Александра Валентиновича) была дискуссия по этому вопросу, и мы его снова рассматривали.

Второй вопрос, который, если Вы помните, мы поднимали, – это упорядочение применения арендных ставок за федеральные земли, (подчеркиваю – именно арендных ставок), находящиеся под аэропортами и аэродромами. Минэкономразвития буквально на днях издало соответствующий приказ, 597-й. Но воистину, Вы правильно вспомнили слова великого классика нашего государства, – «хотели как лучше»... Мы обратились через Союз транспортников России, который нас поддержал, в Министерство юстиции, где этот приказ находится на регистрации. Там рабочие моменты. Два из них совершенно очевидны. В Минэкономразвития, к сожалению, недостаточно хорошо знают Воздушный кодекс, и понятие «аэропорт» путают с «аэровокзалом».

В.В. ПУТИН:

– С чем?

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– С аэровокзалом...

Забыли средства управления воздушным движением в составе аэродрома, просто взяли и потеряли – вот. Ну и сам размер ставок, ради чего все и делалось, он вызывает огромные сомнения. Мы бы хотели, чтобы тот диалог, о котором мы все время говорили, диалог между а) профессиональной составляющей и б) авиационной общественностью на примере этого приказа сработал.

Это то, что касается Ваших поручений, которые были сделаны.

Теперь вернемся к самому главному – к региональной авиации.

Для того чтобы транспортная доступность региональной авиации, по мнению участников «круглого стола», была повышена для наших граждан, нужно решить три системные проблемы.

Первая проблема – это парк. Сегодня мы располагаем только одним новым региональным самолетом (Ан-140), который успешно зарекомендовал себя в последние годы в Якутии. В тот момент, когда они его брали, он стоил 8 млн. долларов. Благодаря субсидиям и кредитам, которые установлены постановлением Правительства № 466 – до трех четвертей снижения (компенсации) этих ставок – авиаторам он был по карману. Сегодня он стоит порядка 20-ти. Самарский «Авиакор» практически прекратил их производство из-за отсутствия предварительного платежеспособного спроса. На МАКСе в этом году демонстрировали заказ Минобороны на порядка десяти, по-моему, машин. Но это заказ за счет бюджетных средств, т.к. это заказ Минобороны.

В.В. ПУТИН:

– Вот поэтому так тяжело идет диалог между Минобороны и производителями военной техники – поэтому до сих пор гособоронзаказ не подписан – вот из-за этого.

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– В том числе.

В.В. ПУТИН:

– Прежде всего.

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– Но наш авиационный бизнес 20 млн. долларов не потянет! Причем этот самолет, он же садится на грунтовку, в чем его и преимущество. У него хорошая экономика. Мы специально изучали опыт эксплуатации этого самолета в Якутии. Наше предложение. Вернуться к хорошо забытому старому и через лизинговую компанию, государственную например, сформировать консолидированный заказ. Путем увеличения уставного капитала. Путем субсидирования. За счет этого можно хоть как-то сдвинуть с места этот вопрос. Потому что делать новый самолет, мы знаем, что на это уйдет 7-8 лет, которые будут потеряны. А летать-то не на чем! Это первый вопрос.

Второй вопрос касается «земли» – наземной инфраструктуры. Средства Федерального бюджета не безграничны. Субъекты РФ поддерживают и местные авиакомпании, и аэропорты. Сделано очень много. Но если мы говорим о повышении транспортной доступности, то есть несколько десятков тысяч населенных пунктов, в которых ее просто нет, она «занулена». Мы предлагаем в рамках всестороннего анализа (мониторинга) спрогнозировать те точки, куда действительно кроме как самолетом, больше нечем добраться.

В.В. ПУТИН:

– Что-что?...

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– Точки, в которые «только самолетом можно долететь».

В.В. ПУТИН:

– Да-да!

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

- Вот если мы возьмем эти точки, промониторим их, и дальше решение принимается комплексно, на всех уровнях:
- что федеральный бюджет потянет через субсидирование,
 - что может местный бюджет потянуть,
 - внесение в законодательную базу изменений по распределению полномочий.

Таким образом, можно как-то этот вопрос сдвинуть, потому что доноров, как мы знаем, не так и много из субъектов РФ, которые могут, как например, Якутия субсидировать, как Забайкальский край, например, может дотировать и т.д. Это второй вопрос. В рамках этого подхода участники «круглого стола» предлагают разработать специальную подпрограмму по восстановлению и развитию региональной авиации России в формате части Транспортной стратегии до 2030 года. Но она должна иметь одно принципиальное отличие. Мы знаем, что стратегия – чем дальше горизонт, тем меньше, ну мы понимаем, ощущаешь результат. Поэтому она должна иметь реальный масштаб времени. До 2030 г. – это хорошо, т.е. мы знаем, куда мы идем! Но хотелось бы знать, куда мы завтра придем, – через год, через два и так дальше, чтобы это можно было контролировать со всех сторон: как авиационному бизнесу, так и авиационной общественности, так и государству.

И третий момент – это, конечно, экономика. В той системе государственного регулирования, которая сегодня существует, многие вопросы могут решаться более эффективно, если действительно будет то, о чем Вы говорили: диалог, профессиональный диалог и оперативность.

Что касается того вопроса, который я хотел задать, то Вы его сняли в своем выступлении. Хотел задать вопрос, а что же государство предполагает в поддержку региональной авиации? но Вы на него уже ответили. Поэтому, я его снимаю. Благодарю Вас за внимание!

В.В. ПУТИН:

– Вам спасибо большое за Ваше выступление. То, что касается диалога, продолжения, так мы и сделаем, мы для этого сегодня и здесь собрались тоже. Наши «фронтовые» мероприятия, условно говоря, переросли, по сути дела, из предвыборных думских мероприятий в такой профессиональный диалог, чему, собственно говоря, я уже об этом сказал, очень рад. И нам нужно вот эту возможность сохранить, использовать на будущее, мы так и будем делать.

– Что касается комплексной программы развития малой авиации, встроенной в стратегию: да, конечно, так же как по реке, по морю, можно сделать и для малой авиации. Подумайте, пожалуйста, посмотрите, *(обращаясь к И.Е.Левитину)* и потом отдельно мне доложите, какие предложения там есть. Но Вы, наверное, об этом тоже знаете *(обращаясь к Р.Р. Сулейманову)*, мы сейчас приняли решение создать несколько казённых предприятий по развитию малой авиации, которые будут наделены частью применяемых в других отраслях льгот, для того чтобы эта деятельность была как минимум рентабельной. Собственно говоря, из этих мер их нужно перенести в эту программу развития стратегии. Вы хотите что-то добавить? *(обращаясь к И.Е.Левитину)*

И.Е. ЛЕВИТИН:

– Я хочу сказать, что сегодня из федерального бюджета 2,5 млрд. рублей ежегодно выделяется на поддержку аэродромной сети Крайнего Севера. Мы сегодня на круглом столе обсуждали, что это – эффективная мера для поддержания аэродрома. Потому что это – главное.

В.В. ПУТИН:

– Что Роберт Рафаилович имел в виду – и так я Вас понял, да? Чтобы это не было разовым мероприятием, а чтобы это было прописано в нашей программе. Чтобы мы знали и были уверены, в том числе и граждане прежде всего были уверены, что мы не просто 2,5 млрд. сегодня отгрузили туда и забыли завтра, а чтобы мы знали, что это будет там в 2012-м, в 2013-м и в 2014-м – и результат, к чему это должно привести. Мы должны видеть результат, к которому мы должны стремиться, и которого должны добиться.

Р.Р. СУЛЕЙМАНОВ:

– И не только казённые предприятия. Казённые предприятия – опыт Якутии, Камчатки уже и так далее. Это три казённых предприятия, начиная с Якутии. Но вопрос шире. Это не только аэродромы, как таковые аэропорты. Вопрос шире. Это и авиакомпании.

В.В. ПУТИН:

– Да, просто казённые предприятия легче наделить льготами, о которых мы говорим. Именно поэтому на первом этапе мы решили пойти по схеме этих казённых предприятий и именно в тех местах, о которых собственно Вы и сказали, – куда только самолётом можно долететь. А дальше... Да, если имеется в виду эта программа, посмотрите, что делать дальше – после того, как эти казённые предприятия заработают в Якутии и так далее. Да? И лизинговые схемы, конечно, надо шире использовать: денег требует, но давайте посмотрим. Там же у нас и в ВЭБе есть лизинговая компания («ВЭБ-лизинг»), и в ВТБ есть тоже. Давайте мы с ними поработаем, такое поручение им дадим. ВЭБ – государственное учреждение, по сути, а в ВТБ тоже контрольный пакет у Правительства, так что давайте я сформулирую им такое поручение, поработаем. Чрезвычайно важные вещи, но самое главное нам – всё-таки наладить производство собственной техники, (Р.Р. Сулейманов – с этого все начинается) возродить малую авиацию, производство самолётов малой авиации. Надеюсь, что это произойдёт в самое ближайшее... Там цикл очень большой, в самое ближайшее время – это будет слишком сильно сказано, – но в самое ближайшее время процесс начнётся. Продукт-то есть, они уже в общем-то презентовали их, наши авиаторы, авиастроители. Но будем, безусловно, двигаться в этом направлении, потому что мы говорили о железке, да? О железной дороге. Но железная дорога всё не перекроет. С нашей колоссальной территорией, самой большой в мире, безусловно, без развития малой авиации мы не сможем обеспечить экономическое развитие целых регионов страны. Будем работать, и я пометил себе, будем реализовывать то, что Вы сказали.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.:

– Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Алексей Леонидович Ланис, начальник управления научно-исследовательских работ Сибирского государственного университета путей сообщения. Пожалуйста, Алексей Леонидович.



ЛАНИС А.Л.:

– Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые участники конференции! Седьмой круглый стол был посвящен вопросам взаимодействия власти, бизнеса по кадровому и научному обеспечению модернизации транспортной отрасли. Эти вопросы актуальны не только для научно-образовательных учреждений, но и для отрасли в целом. На наш взгляд, развитие экономики успешное государства возможно лишь при взаимодействии власти, бизнеса и науки. Правительство Российской Федерации делает достаточно много для развития вузовской науки. Система грантов для аспирантов, для молодых ученых уже позволила привлечь в отрасль свежие кадры. Разработанные и реализуемые законопроекты позволяют научным школам вузов совместно с предприятиями бизнеса участвовать в федеральных и региональных конкурсах инновационных разработок, организовывать внедренческие центры, бизнес-инкубаторы, малые совместные предприятия. Таким образом, происходит диагональ взаимодействия власти и науки, что, в общем-то, приносит свои положительные результаты. Но, к сожалению, такая же диагональ между наукой и бизнесом несколько отстает.

В результате транспортная наука развивается маленькими шажками, нет базы для того, чтобы делать серьезные исследования, которые могли бы повлиять на модернизацию отрасли, отсутствует постоянное финансирование ученых. Как быть с этим вопросом? В общем-то, может быть, рассмотреть какие-то стимулы налоговые и не только для того, чтобы и бизнес имел желание вкладывать средства в развитие научной базы?

ПУТИН В.В.:

– Мы уже говорили, многократно возвращались к теме взаимодействия бизнеса, государства, потребителя, потому что он тоже налогоплательщик, здесь не последнее слово должен говорить. Вы знаете, у нас, по-моему, 24 особые экономические зоны, в рамках которых существует целый набор стимулов и льгот, и можно свободно работать в рамках этих зон. Не помню, я говорил об этом или нет, по-моему, говорил, но точно знаю, что министерство планирует объединить образовательные учреждения, работающие в сфере транспорта, в один крупный образовательный научный центр. И я исхожу из того, что это даст дополнительные возможности для финансирования наиболее перспективных разработок. Наконец, мы разработали целую систему мер поддержки по различным направлениям – наверняка знаете, гранты ученым, которые предлагают наиболее интересные разработки, в том числе в отраслевой плане. 150 млн на грант – это в общем и целом приличные деньги. 19 млрд, по-моему, мы предусмотрели на финансирование в целом. У нас достаточно много направлений по поддержке наиболее перспективных и интересных разработок. Я просто не сомневаюсь, что если бы вы с этими идеями и предложениями обратились напрямую либо в министерство, либо к бизнесу (вот, скажем, здесь сидит представитель компании, которая занимается подвижным составом), если бы вы им что-то такое интересное предложили, в результате внедрения чего они смогли бы сэкономить значительные ресурсы, они бы не пожадничали: там компании-то крупные. Те, кто занимается перевозками, они не только перевозками занимаются, там есть крупнейшие производители, в других отраслях работающие, – в металлургической промышленности, в угольной и так далее. И то, чем вы занимаетесь, лежит, по сути дела, на стыке многих направлений научной деятельности и на стыке многих отраслей производства. Здесь есть, где развернуться, и если у вас есть какие-то конкретные предложения, вы их сформулируйте. Здесь вот, пожалуйста, руководители основных ведомств находятся в зале, и я с удовольствием это услышу и предложу. Но, что касается отраслевой науки, то я согласен здесь с министерством: нужно оптимизировать эту работу. Очень большая сеть этих учреждений и в целом-то неплохо функционирующая, но настало время, когда нужно оптимизировать ее работу. У нас, по-моему, сейчас учебных заведений больше, чем было в советское время в области транспорта.

ЛЕВИТИН И.Е.:

– Высших учебных заведений.

ПУТИН В.В.:

– Высших заведений сколько там раньше было у нас?

ЛЕВИТИН И.Е.:

– Было в 2 раза меньше, чем сейчас. Это были крупные институты, в советское время их были единицы. Сейчас их стало больше, но мы оптимизировали уже эту сеть. Мы вышли к Вам с предложением о создании единого университета.

ПУТИН В.В.:

– Но если тем не менее у тех, кто работает сегодня в отраслевой науке, есть хорошие, интересные предложения, которые можно было бы реализовать в той системе стимулов, которые разработаны и предлагаются (а их там немало, на самом деле), вы, пожалуйста, не стесняйтесь, делайте свои предложения, мы их рассмотрим.

ЛАНИС А.Л.:

– Хорошо.



ПУТИН В.В.:

– Спасибо. Уважаемые коллеги, какие есть комментарии, вопросы, замечания? Да, пожалуйста.

КУКУШКИН А.И.:

– Уважаемый Владимир Владимирович! Кукушкин, Ассоциация «Промжелдортранс». Так уж получается, что мы много говорим про разные виды транспорта, кроме, пожалуй, одного – это железнодорожный транспорт необщего пользования. Кстати говоря, по объему работ, по количеству техники, по количеству людей он сопоставим с «РЖД», но так как, видно, мы хорошо работаем, поэтому про нас мало когда и говорят. Я представляю Ассоциацию «Промжелдортранс», которая в своем составе имеет 140 предприятий промышленного железнодорожного транспорта. Вот мы акционировались в 1993-1994 годах и не потеряли ни одного предприятия за эти годы, несмотря на всякие трудности, которые у нас были. Но проблема у нас в чем? Мы на одной колее с железной дорогой, с «РЖД», мы работаем по единой техноло-

гии с «РЖД», но у нас очень разные законные и нормативные документы.

ПУТИН В.В.:

– Нормативная база разная.

КУКУШКИН А.И.:

– Очень разная. В Законе мы записаны как железнодорожный транспорт: сначала идет общего пользования, через запятую – необщего, то есть мы по Закону братья. На самом деле они для нас старшие братья, и, слава Богу, у нас нет проблем, мы работаем с ними хорошо в любых условиях, и даже в условиях кризиса. Когда надо было, вот вагоны были лишние, мы отстаивали, на путях наших «РЖД» ставило почти 200 тысяч вагонов разного калибра и так далее, но когда они понадобились, они, конечно, все ушли. В чем проблема, вот кроме того, что законодательная база у нас очень разная? Если можно, дать бы поручение – вот здесь очень много представителей министерств и ведомств находится – чтобы все-таки когда они будут разрабатывать документы, они учитывали, что есть еще железнодорожный транспорт необщего пользования, в своих нормативных документах. Один из примеров – вот опять это земля. Понимаете, нельзя сказать, что по ней ничего не делается. Минэкономразвития издал приказ по землям, потом дал комментарий по этим землям, но на самом деле, к сожалению, на местах эти приказы и другие постановления не выполняются. И более того, даже вот такой недавно случай произошел у нас в Московской области по Ступинскому ППЖТ, предприятию промышленного

железнодорожного транспорта. По итогам 2010 года арендные платежи на это предприятие были насчитаны в 38 с лишним миллионов рублей на менее чем 15 гектаров. Это сопоставимо с арендными платежами Октябрьской железной дороги, которая начинается в центре Москвы и заканчивается в Мурманске, со всеми разветвлениями. Понимаете, я не знаю, какими принципами там руководствовались в области, когда такой закон издавали. Кстати говоря, через год после этого в области был издан еще один закон – очень, кстати, хороший закон – о поддержке предприятий малого и среднего бизнеса, и там чего только было не написано! Все здорово написано, в том числе предоставление бесплатных земельных участков, кредитов и так далее, и тому подобное, помещений. Но почему-то к нам был применен первый закон, когда вот надо выплачивать эти деньги, и совершенно проигнорирован второй, более поздний закон. В результате сейчас мы уже получили бумагу о том, что предприятие объявляется банкротом. Хотелось бы, конечно, вот не только этот частный случай – а это все-таки частный случай – а вот чтобы, если можно, Владимир Владимирович, дали вы поручение своим службам для того, чтобы вот все-таки был решен вопрос по землям промышленного железнодорожного транспорта. Спасибо большое.

ПУТИН В.В.:

– Да. Секундочку, подождите, у меня встречное предложение.

КУКУШКИН А.И.:

– Да.

ПУТИН В.В.:

– Вы оформите свое предложение в письменном виде с тем, чтобы наш разговор сейчас с вами в воздухе не повис, а приобрел форму письменного поручения.

КУКУШКИН А.И.:

– Хорошо. Хорошо, спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Я прямо на вашем письме соответствующее поручение дам. Нужно таким образом организовать работу, чтобы ваши предприятия не были поставлены в худшие условия, чем другие перевозчики, в том числе и РАО «РЖД». И министру отдайте, вот здесь Игорь Евгеньевич есть.

КУКУШКИН А.И.:

– Спасибо большое.

ПУТИН В.В.:

– Спасибо. Пожалуйста.

ЖУКОВ Н.А.:

– Уважаемый Владимир Владимирович! Город Волгоград, руководитель муниципального предприятия «Метро-электротранс». Вот будем к Новому году пускать три линии подземного трамвая – большое спасибо и субъекту Федерации за финансирование строительства. Там на сегодняшнем этапе есть подвижной состав, но он специфичный – то, что трамвай идет под землей, станции метро, и двери с обеих сторон, две кабины управления.

ПУТИН В.В.:

– Это скоростной трамвай, да?

ЖУКОВ Н.А.:

– Совершенно верно. Я руководитель. Что бы хотелось еще раз сказать? Проблема трамваев в стране, она действительно остро стоит, очень остро стоит. Вот была программа, где поддержали автобусы и поддержали троллейбусы, а ведь трамвай – нет. Ведь на сегодняшний день какая ситуация? Вот взять наше предприятие и всю область



– порядка 300 трамваев, у которых срок уже 30 лет. Хорошо, есть еще более-менее ремонтная база – ну, еще 5 лет. Ну, а что дальше? Поэтому очень хотелось бы. А ведь у нас же межправительственное соглашение было тогда, в 2006 году, вы ездили в Чехию, и там одним из пунктов было то, что на базе наших предприятий, действительно, организовать обновление подвижного состава, тогда к 65-летию Сталинградской битвы. И оно начало работать, но чуть-чуть не хватило. Все же вот программу обновления, и на наших предприятиях. Чехи готовы были дать технологии, и мы могли бы на наших предприятиях – весь бы Юг потихоньку обновляли бы полностью трамваями, современными трамваями. Это и рабочие места, это и налоги, ну, и мы понимаем, современный трамвай – это действительно современная, хорошая техника. Поэтому большая просьба все же, чтобы была государственная поддержка. Местная власть – ну, тяжело, тяжело, не потянет. Нужна государственная поддержка, Владимир Владимирович.

ПУТИН В.В.:

– Да. Вы знаете, вы сказали, что мы поддержали обновление автобусного парка, троллейбусного и так далее. Мы не поддерживали обновление кон-

кретных парков, мы поддерживали муниципалитеты, а они сами должны были определить, куда они направляют эти деньги. И то, что они сделали это...

ЖУКОВ Н.А.:

– В списках не было трамваев, Владимир Владимирович. Так случилось, что не было, вот верите?

ПУТИН В.В.:

– Я вам могу сказать, что вот этот список составлялся так же, как мы с вами сейчас пытаемся формулировать проблемы и решать их в области транспорта вообще. Это делалось все в диалоге с местными властями, с муниципалитетами, это, по сути, они предложили нам записать в тот список, который был составлен, те виды транспорта, которые там оказались. Я просто этим занимался.

ЖУКОВ Н.А.:

– Я понял. Но можно еще раз рассмотреть все же вот внимательно этот вопрос? Ну, лицо города. Трамвай – это лицо города.

ПУТИН В.В.:

– Я понимаю. Список, еще раз можно на него посмотреть, но вопрос в деньгах. Деньги же надо выделять, а деньги по этой программе мы уже выделили. Но, тем не менее, я буду иметь в виду то, что вы сказали.

ЖУКОВ Н.А.:

– Да, да.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо. Да, пожалуйста. Я понимаю, да.

ЖУСУПОВ С.Д.:

– Ассоциация морских торговых портов, Жусупов Серик Даирович. Уважаемый Владимир Владимирович, Россия по праву считается великой морской державой и располагает протяженной прибрежной по-



лосой. В своем выступлении вы указали на важность освоения Северного морского пути. Какова роль России в этом процессе, на ваш взгляд?

ПУТИН В.В.:

– Ведущая. Ну конечно, это же наш путь, какая же может быть роль? Вот там Артур Николаевич Чилингаров руку подымает – дайте, пожалуйста, Чилингарову. Северный морской путь (я уже говорил в своем выступлении, спасибо, что вы на это обратили внимание) – это важнейшая транспортная артерия, которую мы, безусловно, будем развивать в самое ближайшее время ускоренными темпами по нескольким соображениям. Первое, как я уже сказал, – это транспортная артерия, которая почти в 2 раза удешевляет перевозку грузов из Европы в Азию и, наоборот, сокращает время в пути. Мы уже несколько таких пробных рейсов совершили морскими судами при перевозке углеводородного сырья и, конечно, будем это развивать. Я уже говорил о том, что меняется климат и время навигации увеличивается, сроки навигации расширяются. Это второе. Третье. Мы в этом районе собираемся расширять хозяйственную деятельность. Мы с вами знаем о проекте Штокманского месторождения, который «Газпром» должен реализовывать, и он немножко сдвинул по срокам со своими партнерами, но реализация все равно будет. С 1 января 2013 года там уже должна начаться конкретная работа, да и сейчас проект ведется, но уже на месте должны работать. С этим связаны не только добыча углеводородного сырья и продажа его куда-то на экспорт. А вот что касается «Штокмана» – с этим связана еще газификация Мурманской области и вообще других некоторых населенных пунктов севера, северо-запада страны.

Мы будем расширять свою работу на полуострове Ямал. Там и аэропорт собираются строить инвесторы, и порт морской. Это очень удобная точка для того, чтобы транспортировать сырье и на запад (и в Европу, и в Соединенные Штаты), и на восток. Исключительно удобная точка. И там уже предусмотрены инвестиции, исчисляемые миллиардами долларов. Не только российские, но и иностранные инвесторы приходят. Окончательно, если мне не изменяет память, договорились с одним из наших традиционных партнеров в этой сфере – с французской компанией «Тоталь». То есть я о чем хочу сказать? О том, что планы по активизации хозяйственной деятельности в этом регионе мира, безусловно, будут реализованы не только со стороны Российской Федерации, но и со стороны наших партнеров. К использованию Северного морского пути проявляют интерес очень многие страны мира: и Канада, и Соединенные Штаты, и Китайская Народная Республика – все смотрят на это с большим вниманием. Но он проходит по нашим водам, поэтому основная роль, лидирующая – за нами. Мы по всему Северному морскому пути сейчас будем создавать сеть опорных баз, на которых будут размещаться сотрудники Министерства по чрезвычайным ситуациям, чтобы оперативно реагировать на возможные нештатные ситуации на Северном морском пути. Там пограничную составляющую будем укреплять, будем работать над экологией. Мы целую программу сейчас там разработали по очистке Арктики и с этого года начали ее осуществлять. В общем, там большие масштабные работы намечены. С этим связан, конечно, и Северный завоз, и так далее. Но это традиционные проблемы. Но кроме традиционных вопросов мы будем расширять нашу экономическую активность там. Пожалуйста, Артур Николаевич.



ЧИЛИНГАРОВ А.Н.:

– Я бы хотел сказать, доложить, что законопроект о Северном морском пути в октябре месяце Правительство внесло в Государственную думу.

ПУТИН В.В.:

– Да, и со следующего года мы образуем Администрацию Северного морского пути.

ЧИЛИНГАРОВ А.Н.:

– Да. И 17 ноября мы его примем в первом чтении, а дальше новый состав Государственной думы, я уверен, что он его примет. Самое главное, что вот вы говорили, чтобы сохранилось положение этого закона о том, что Северный морской путь – национальная транспортная магистраль России. Вот это очень важно для нас. А дальше, я так думаю, вы сказали о МЧС, сказали об экологической безопасности – о развитии

мы сегодня не сказали. Принято решение – 3 атомных ледокола, 3 дизельных ледокола, и я думаю, что вот эти решения, они помогут работать на трассе Северного морского пути. Трасса активно развивается, вот по отношению к прошлому году, Владимир Владимирович, в 2 раза увеличилось количество судов, которые прошли по трассе. 16, в прошлом году было 9, и очень важно, что 14 вернулось обратно порожняком – значит, он работает в двойном направлении. Я хочу сказать, вот информировать, что закончился экспериментальный высокоширотный рейс супертанкера водоизмещением 160 тысяч тонн. Он прошел южнее – вот тут Новосибирск написано – Новосибирских островов и успешно выполнил ту задачу, потому что пролив Лаптева и Санникова, они...

ПУТИН В.В.:

– Да, там предыдущие суда ходили южнее Новосибирских островов, а этот впервые прошел севернее.

ЧИЛИНГАРОВ А.Н.:

– Да. Поэтому я хочу вот добавить и уверить, что мы дальше будем развивать Северный морской путь.

ПУТИН В.В.:

– А я уже сказал по поводу станций МЧС.

ЧИЛИНГАРОВ А.Н.:

– МЧС. 11 станций, да.

ПУТИН В.В.:

– Пограничную составляющую будем усиливать.

ЧИЛИНГАРОВ А.Н.:

– Полярные станции мы тоже будем устанавливать.

ПУТИН В.В.:

– Полярные станции и вообще в принципе обеспечивают безопасность этого пути как нашего национального маршрута. Завтра на «Севмаш» с заводских испытаний, с морских испытаний, приходят новые боевые подводные лодки. Мы там тоже будем наращивать нашу группировку, разумеется, и будем, безусловно, обеспечивать безопасность страны на северном направлении.

ЧИЛИНГАРОВ А.Н.:

– Спасибо.



ПУТИН В.В.:

– Пожалуйста. Да конечно, конечно, пожалуйста.

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– Григорьев Анатолий Николаевич, Астраханская область, региональный депутат, член «Народного фронта». Владимир Владимирович, вам, как командующему, вот оформили предложения. Здесь два аспекта.

ПУТИН В.В.:

– Командующему «Фронтом»?

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– Да, конечно.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо.

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– Два аспекта – здесь экология, здесь экономика. И самое главное, что мы упускаем, мы говорим о доступной среде, но мы говорим о доступной среде, которая касается, ну, нас с вами всех, а та, которая касается инвалидов, у нас она, к сожалению, выпадает. Есть федеральная целевая программа «Доступная среда» Угольниковой, вот я прошу вас – то, что здесь написано, это все мы можем сделать сами в Астрахани, но это в целом для...

ПУТИН В.В.:

– В Астрахани?

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– В Астрахани, в Астрахани. И это все наши разработки, наши, отечественные, здесь никакого заимствования, поэтому, если есть возможность, поддержите.

ПУТИН В.В.:

– Надо посмотреть.

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– Это оформлено, я готов отдать.

ПУТИН В.В.:

– Надо посмотреть, давайте. Я только встать не могу, а то меня здесь связали этими веревками.

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– А я подойду.

ПУТИН В.В.:

– Здравствуйте.

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– Здравствуйте, Владимир Владимирович.



ПУТИН В.В.:

– Спасибо. Хорошо.

ГРИГОРЬЕВ А.Н.:

– Спасибо большое.

ПУТИН В.В.:

– Спасибо вам. Пожалуйста. Вот рядышком дайте, да. Сейчас мы туда переберемся, перебазируемся.

ЦЕЛЬКО А.В.:

– Уважаемый Владимир Владимирович! Я начальник Западно-Сибирской железной дороги, Целько Александр Витальевич. Хотел бы сказать вот о чем – о развитии Кузбасса и главной грузовой базе. Начиная с 1998 года по настоящее время, это уже при мне, мы вывезли с Кузбасса с 94 миллионов тонн в 1998 году, в этом году мы вывезем 190 миллионов тонн. Причем структура перевозок следующая: внутренний рынок у нас буквально в течение последних 5 лет стабилен, он даже

немножко проседает в меньшую сторону, и в основном все увеличение объемов – а это в среднем где-то 7-8 миллионов тонн ежегодно – это все экспорт.

ПУТИН В.В.:

– На Восток и на Северо-запад?

ЦЕЛЬКО А.В.:

– В основном на Дальний Восток сейчас и Северо-Запад – Мурманск и так далее. Значит, я сказал, в этом году 190 миллионов тонн, планы угольщиков – в следующий год еще добавить 7-8 миллионов тонн. Насколько мне известно, Минприроды выдало лицензии на разработку уже на 230 миллионов тонн. Мощности железной дороги не беспредельны. У нас те же двухпутные линии на Запад, на Восток, по которым и пассажирские поезда, и ускоренные пригородные поезда, и с грузовым потоком мы вплотную столкнемся уже через 2-3 года, не развивая инфраструктуру и не вкладывая в развитие магистральных железнодорожных путей. Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Это что? Озабоченность? Вопрос? Призыв?

ЦЕЛЬКО А.В.:

– Это развитие инфраструктуры магистральных железнодорожных путей.

ПУТИН В.В.:

– Ну да. Я уже говорил о том, что рентабельность низковата. Это не вина «РЖД». Очевидно, что «РЖД» несет достаточно большую нагрузку, в том числе социального характера, поэтому мы поддерживаем компанию. Кроме субсидирования перевозок пригородного сообщения (25 млрд) еще 40 млрд будет дополнительно выделено на поддержку развития «РЖД». Мы в следующем году ограничили рост тарифов инфраструктурных монополий уровнем инфляции следующего года и дали право начать этот подъем тарифов с 1 июля, а не с 1 января. Единственное исключение – это ОАО «РЖД», которое с 1 января может это сделать именно в силу важности проведения ремонтных работ, обеспечения безопасности, да и вообще развития.

Сейчас на железнодорожном транспорте проходят крупные инфраструктурные изменения, связанные с рыночной организацией работы в сфере грузоперевозок. Мы будем дальше действовать потихонечку в сторону перехода в рынок пассажирских перевозок. Все это должно создавать дополнительные условия для развития самого ОАО «РЖД». Но я вопрос ваш тем не менее понимаю и согласен с тем, что исключительно на ресурсах самой компании мы с вами далеко не уедем с точки зрения развития. Здесь самый перспективный способ (он уже здесь звучал) – это частно-государственное партнерство. Одно из направлений тоже вам хорошо известно (хотя это уже не ваша епархия) – это Восточно-Сибирская дорога, это Кызыл-Курагино. Вопрос не в самом Кызыл-Курагино, вопрос – в расшивке Транссиба в обоих направлениях. Инфраструктурно в принципе, для того чтобы увеличить движение для тех же угольщиков, вы знаете, мы работаем. Кузнецовский тоннель должен быть введен. Владимир Иванович, когда – через два, через год?

ЯКУНИН В.И.:

– В следующем году, в конце.

ПУТИН В.В.:

– В конце следующего года должен быть введен Кузнецовский тоннель, который существенным образом расширит возможности по передвижению грузов к портам Дальнего Востока, а в Стратегии развития транспортной системы России, о которой мы сегодня уже многократно вспоминали, все эти моменты указаны. Будем думать еще над тем и о том, как непосредственно из государственных ресурсов поддерживать развитие железнодорожного транспорта. В этой связи, конечно, прежде всего должны будем обратить внимание, я уже об этом сказал, на скоростное железнодорожное движение, но мне даже дискуссию сейчас неохота открывать: это очень затратные вещи, но, мне кажется, для нашей страны абсолютно необходимые. Будем делать. Да, пожалуйста.



СУХИН Ю.С.:

– Владимир Владимирович, я бывший министр автомобильного транспорта Российской Федерации, я 57 лет тружусь на автомобильном транспорте, и я хочу вам сказать без лести, наверное, впервые мы присутствуем при таком очень важном диалоге транспортников с премьер-министром. И очень, вы знаете, дает огромнейшую уверенность, мне кажется, всем присутствующим здесь ваша компетентность в транспортном комплексе, которую вы здесь показали. Знание всего транспортного комплекса уверяет нас, что та программа, которая намечена, к 2030 году она будет реализована.

ПУТИН В.В.:

– Спасибо.

СУХИН Ю.С.:

– Но я что хотел сказать, Владимир Владимирович? Что вот эта программа, она может быть не очень... В особенности, вы правильно сказали, надо по годам смотреть, как реализуется эта программа, но

чтобы смотреть, нужна государственная статистика. По автомобильному транспорту отсутствует государственная статистика, как можно оценить любую программу? Поэтому мне кажется это очень важным. В советские времена была статистика. В Организации объединенных наций, я бываю там на комитете по транспорту, белая строка идет по автомобильному транспорту – нет государственной статистики. Поэтому я надеюсь, что это найдет отражение в этом протоколе, который мы напишем. Спасибо вам за все, Владимир Владимирович.

(Аплодисменты.)

ПУТИН В.В.:

– Спасибо вам за то, что вы отметили уровень моей компетентности в области транспорта, хотя этим приходится заниматься практически ежедневно, здесь нет ничего особенного. Вы как бывший министр знаете, что это такое – это такая, черновая ежедневная работа, но сразу же уличили меня в том, что есть и определенные пробелы. Я первый раз слышу о том, что у нас нет госстатистики по автомобильному транспорту. Исправим, исправим. Пожалуйста.



НИКОНОВА О.А.:

– Спасибо. Никонова Ольга Александровна, президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России. Владимир Владимирович, меня беспокоит наш кадровый вопрос в автомобильном комплексе. Сегодня, к сожалению, вот это направление, оно где-то внизу находится. Мы все ездим на автомобилях, летчики, паровозчики, паровозчики, но кадровая подготовка, к сожалению, автомобильная стоит в самом низу. Эта отрасль развалилась почти, и только усилиями огромными определенного сообщества, содружества учебных организаций оно сегодня еще работает, творит и готовит профессиональные кадры. У меня первый вопрос: как можно в профессиональной отрасли сохранить самоподготовку, и самое главное, в крупнейших городах России, где этих учебных заведений больше, чем достаточно? И второй вопрос. Наверное, все-таки назрел другой закон – не Закон о безопасности дорожного движения, а Закон о дорожном движении, потому что никто не собирается ездить опасно, все хотят ездить безопасно. А Закон о дорожном движении смог бы, наверное, аккумулировать все вопросы, и в

том числе самые важные – кадровые, перевозочные пассажиров и грузов и, наверное, все остальные инфраструктурные, которые связаны со всей этой деятельностью. Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Ну, что касается безопасности перевозок, то я думаю, вы со мной согласитесь, это все-таки в этой отрасли один из ключевых вопросов, поэтому куда-то его заводить за другие проблемы, наверное, не стоит. Мы видим, что у нас творится на дорогах, на других видах транспорта – не хочу просто перечислять, чтобы всем настроение не портить и себе тоже, много нерешенных проблем здесь. Но что касается подготовки кадров, то у вас какие предложения есть? Вот как бы вы сами считали, что нужно сделать дополнительно для того, чтобы ситуацию здесь улучшить?

НИКОНОВА О.А.:

– Я считаю, у нас должна быть прочная законодательная база в сфере подготовки профессиональных всех кадров. Исключить все требования самоподготовки, которая сегодня лоббируется, к сожалению, создать профессиональный стандарт водителя по допуску к управлению и перевозочной деятельности и создать общественную аккредитацию образовательных учреждений, которые могли бы на этом рынке работать в добросовестных условиях.

ПУТИН В.В.:

– Отлично. Ну, вы сами все сказали, мы так и постараемся сделать. Я все записал.

НИКОНОВА О.А.:

– Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Спасибо вам.

М-1:

– Уважаемый Владимир Владимирович!

ПУТИН В.В.:

– Да, пожалуйста.

М-1:

– Разрешите начать свой вопрос с маленького отчета. 3 года назад вы посетили Сибирский государственный университет путей сообщения и из окна увидели такое невзрачное поле и сказали, что неплохо было бы на нем сделать крытый, ну, в смысле с искусственным покрытием, стадион. Вот, стадион сделан, это его фотография.

ПУТИН В.В.:

– Супер.

М-1:

– Да, разрешите вам передать.

(Аплодисменты.)

ПУТИН В.В.:

– Спасибо большое. Спасибо.

М-1:

– А вопрос у меня будет следующий. Исторически студенты транспортных вузов, и в первую очередь железнодорожники, носили форму. Так же форму носил и профессорско-преподавательский состав. В последние годы такой традиции нет, и сейчас форму не носят. Я слышал, что в Министерстве транспорта рассматривался подобный во-

прос, и было даже решение о потенциальном выделении средств на введение данной формы, но без соответствующего постановления Правительства это будет тратой, соответственно, средств. Я от имени всего студенчества – здесь присутствуют также студенты из других университетов – хотел бы обратиться к вам. Возможно ли издание соответствующего постановления с наделением нас возможностью ношения данной формы?

ПУТИН В.В.:

– Возможно. В рамках бюджетного финансирования по линии Министерства.

М-1:

– Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– В рамках лимитов, которые выделены Министерству. Министерство легко решит этот вопрос, оно богатое же министерство. Я ничего против не имею. Если, действительно, такое желание есть у студентов, почему нет? Игорь Евгеньевич, пожалуйста. Да, пожалуйста.



ИЛЬЕНКО В.П.:

– Владимир Владимирович, город Новосибирск, Ильенко Валерий Павлович, председатель правления Транспортного союза Сибири, некоммерческого партнерства. Владимир Владимирович, сегодня вы нам доверили перевозить самое дорогое – это людей, более 60 миллионов перевозим в день. Но думаю, что я не ошибусь, что мы единственная отрасль, которая работает без федерального закона. Более 2-х лет назад Закон о пассажирском обслуживании населения транспортом наземным был рассмотрен во всех субъектах Федерации, одобрен, прошел первое чтение – точка. Мы не понимаем, почему не принимается закон. Убедительная просьба, Владимир Владимирович, обратить на это внимание, нам нужен закон. И второй вопрос – может быть, я в какой-то степени повторяюсь – все-таки про господдержку, которую Правительство оказало в 2009-2010 году. Я на примере Новосибирской области скажу, что особенно почувствовали это сельчане. Приобретено более 200 автобусов, 30 троллейбусов. У нас работает 5 лет своя программа, которая компенсирует 20% затрат – мы просим вернуться к этой программе. Нам не хватило немножко, 3-4 года, но думаю, что с 2012 по

2017 год, если эта программа будет работать, не важно, как она будет называться – «30/70», «40/60», но она нужна. Она нужна, регионы сами не справятся. Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– «30/70» и «40/60» – это большая разница в расходах федерального бюджета.

ИЛЬЕНКО В.П.:

– Но, тем не менее, она нужна.

ПУТИН В.В.:

– Мы действительно ведь проводили эту программу как антикризисную меру, направленную (я не буду скрывать) прежде всего на поддержку автомобильной отрасли, с тем чтобы предприятия не закрылись, с тем чтобы рабочие места сохранить, уровень заработной платы обеспечить. Но, естественно, мы делали это таким образом, чтобы убить сразу двух зайцев – поддержать коммунальные, муниципальные службы по развитию пассажирского транспорта. Мне очень приятно, что это удалось. Но сейчас кризис еще практически не закончился в полном объеме, хотя по некоторым параметрам мы уже выходим на докризисный уровень: скажем, у нас уровень безработицы ниже, чем был до кризиса. Сегодня поэтому побудительные мотивы введения таких программ сократились. Но подумаем дополнительно, что можно сделать.

ИЛЬЕНКО В.П.:

– И по закону обязательно.

ПУТИН В.В.:

– А по поводу закона что вы считает там крайне важным? Почему не хватает этого закона?

ИЛЬЕНКО В.П.:

– Вы знаете, этот закон, про который я говорю, сегодня во многих субъектах Федерации принят на уровне субъектов, в том числе в Новосибирской области он был принят одним из первых. Но нам не хватает именно федерального закона. Каждый пишет свои законы, но этого недостаточно.

ПУТИН В.В.:

– Вы же практик, да?

ИЛЬЕНКО В.П.:

– Да, конечно.

ПУТИН В.В.:

– Чего вам не хватает в работе?

ИЛЬЕНКО В.П.:

– Мы сегодня не знаем, как рассчитывать тариф. Мы сегодня не знаем, как нам легальных перевозчиков, нелегальных перевозчиков и так далее. Здесь много можно об этом говорить: это наболевшее. Но закон нужен федеральный, субъектов закон – это недостаточно.

ПУТИН В.В.:

– Конечно. Вернемся к этому, вернемся. Здесь и депутаты Госдумы сидят, и я обязательно с Борисом Грызловым переговорю. Вернемся обязательно к этому. (65:19) Нам нужно заканчивать. Давайте вот на эту мы половинку переждем. Пожалуйста. Ну, вот там молодой человек, девушка стоят. Да, пожалуйста.

ФАНАЕВА Е.В.:

– Брянское отделение «Общероссийского народного фронта», Фанаева Елена Владимировна, Брянское региональное отделение «Свобода выбора». Сегодня в Брянской области у нас происходит опрос общественного мнения по поводу состояния безопасности дорожного движения как в областном центре, так и вообще на территории Брянской области. Действительно, работа идет активная, хотелось бы сказать спасибо и вам за предоставленную возможность реализовать свою гражданскую позицию, но и одновременно, наверное, хотелось бы, чтобы наше мнение, общественности, общественных организаций, было принято к вниманию. Сталкиваемся с такой проблемой, что не просто необходимо изучить общественное мнение, а для того, чтобы сделать объективную оценку, возникает необходимость направить запросы в компетентные организации. Реакция отдельных чиновников такова: «96-й Закон «О безопасности дорожного движения»? Право принять участие в принятии решения у вас есть, вам дал Закон это право, но нам не вменено в обязанность давать вам ответы». Так вот ваше личное отношение, Владимир Владимирович, как вы считаете, что проще – изменить закон или изменить сознание чиновника?

ПУТИН В.В.:

– Чтобы изменить сознание, нужно менять законы постепенно, потому что одно должно быть связано с другим. Что касается прозрачности деятельности административных структур любого уровня – любого, хочу это подчеркнуть, – если на этом виде деятельности и на этой информации не стоит гриф «Секретно» либо «Для служебного пользования», все остальное должно быть абсолютно прозрачно, вывешено на сайты, в интернет, а уж если приходят запросы от общественных организаций, нужно немедленно отвечать. И мы вот сейчас разработали целую программу электронного правительства. Одна из составляющих там – это как раз полная информированность

общественности о возможностях, планах, развитии, проблемах, всей деятельности административных структур. Будем работать над этим дальше, будем расширять. У нас там выделены соответствующие денежные ресурсы на это так называемое электронное правительство. Мы эту работу будем, безусловно, продвигать дальше, обязательно будем это делать. А что касается вашего конкретного случая, я надеюсь, коллеги там услышат, я не знаю, куда вы обращались. Вы в какие инстанции обращались за этой информацией?

ФАНАЕВА Е.В.:

– В Департамент промышленности, транспорта и связи Брянской области.

ПУТИН В.В.:

– Брянской области? Ну вот, губернатор услышит и отреагирует.

ФАНАЕВА Е.В.:

– Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Да, пожалуйста.



КИРПИЩИКОВ А.В.:

– Владимир Владимирович, Алексей Кирпищиков, Союз транспортников Курганской области. Мы на базе Союза в Кургане создали Деловой клуб Кургана, в который сейчас входит около 100 предпринимателей молодых и руководителей из разных сфер. Вот мы знаем, ну, нам так сказали, что вы завтра будете в Кургане, пользуясь случаем, хотели вас позвать.

ПУТИН В.В.:

– Завтра я буду в другом месте.

КИРПИЩИКОВ А.В.:

– Ну, тогда когда будете, мы вас приглашаем на заседание нашего Делового клуба.

ПУТИН В.В.:

– Спасибо.

КИРПИЩИКОВ А.В.:

– И мы хотели сказать, что очень рады, что благодаря «Народному фронту» появилась возможность доносить идеи до самого верха. Вот, например, две идеи нашего Делового клуба, одна про кадровый резерв «Народного фронта», мы написали вам письмо, и вы ее лично озвучили. Нам приятно.

ПУТИН В.В.:

– Спасибо большое.

КИРПИЩИКОВ А.В.:

– И вторая, «Электронный управдом», тоже с вашей личной помощью сейчас успешно реализуем, и есть конкретные результаты. Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Здорово, спасибо вам. Я очень рассчитываю на то, что вы дальше так же активно будете работать. При случае обязательно постараюсь у вас побывать, а завтра мне нужно будет закончить работу, связанную с окончанием

подписания всех документов по гособоронзаказу, так что мне придется завтра быть в другом месте. Спасибо вам большое. Давайте сюда теперь переедем, и нужно уже, наверное, потихонечку нам двигаться. Пожалуйста, да.

М-2:

– Уважаемый Владимир Владимирович, здравствуйте! Студент СГУПС, представитель от студенческих строительных отрядов. Вот такой вопрос. Вы в своем выступлении упомянули о проекте строительства железной дороги «Кызыл – Курагино». Хотелось бы узнать, как оценивает перспективы данного проекта федеральное правительство.

ПУТИН В.В.:

– Мне бы очень хотелось, чтобы этот проект был реализован. Более того, федеральное правительство готово свою часть пути как бы пройти и внести через инвестфонд даже соответствующие финансовые ресурсы, которые будут измеряться примерно как 50% стоимости этой работы. Я, по-моему, уже говорил, но хочу сказать еще раз: вопрос не только в том, чтобы построить этот кусочек Кызыл–Курагино, а вопрос в том, чтобы расширить возможности Транссиба, чтобы, когда груз придет по этому маршруту Кызыл–Курагино к Транссибу, там не встал, а чтобы Транссиб мог его дальше протранзитировать либо на восток, либо на запад страны. Это требует определенных денег, и в этом, собственно говоря, главная причина трудностей, которые видят и которых побаиваются потенциальные инвесторы. Туда сейчас вошли такие вполне дееспособные инвесторы, как «Северсталь» и ЕвразХолдинг еще, поэтому у них есть большая заинтересованность в реализации этого проекта – не транспортного, а именно по добыче полезных ископаемых, которые нужно потом вывезти. И мы поддержим, почти на 50% дадим туда необходимые финансовые ресурсы. Вместе с компанией «РЖД», вместе с Министерством транспорта, конечно, должны будем посмотреть, как расширить маршрут налево и направо, на восток и запад по Транссибу. Я думаю, что мы этот проект реализуем.

М-2:

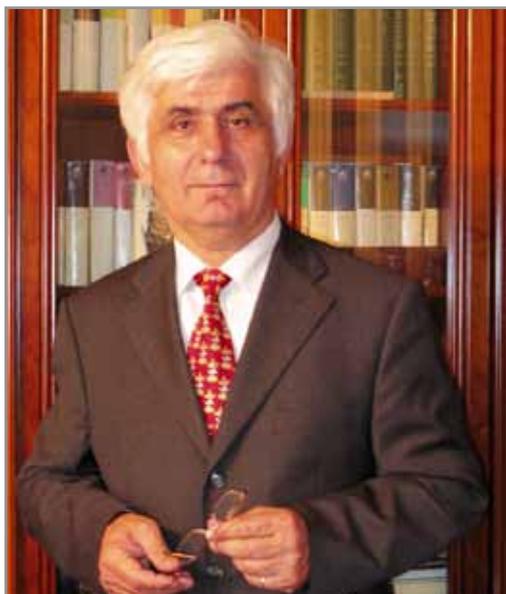
– Отлично. И мы, то есть студенты российских железнодорожных вузов, сможем непосредственно принять участие в этом проекте, в его реализации?

ПУТИН В.В.:

– Конечно, особенно в рамках летних студенческих строительных отрядов. Наверняка такое предложение будет востребовано. Главное – начать работу. Надеюсь, что так оно и будет.

М-2:

– Спасибо.



ПУТИН В.В.:

– Давайте будем завершать уже, ладно?

ЛАЗАРЯН В.П.:

– Санкт-Петербург, генеральный директор «Совтрансавто – Санкт-Петербург»

ПУТИН В.В.:

– Вот видите, я не ошибся, предоставил вам.

ЛАЗАРЯН В.П.:

– Я уже хотел как раз сказать, что вы не любите свою Родину, но спасибо за предоставленную возможность сказать пару слов. В принципе, часть вопроса в своем докладе уже отметил Евгений Сергеевич, по поводу лицензирования или допуска к перевозкам, как к международным, так и внутренним. Вопрос очень сложный. Он сложный тем,

что мы находимся в общей как бы дорожной сети, и рядом с прекрасной машиной «Volvo», «Iveco», «MAN», которые сегодня уже выпускаются в России, движутся автомобили, которые допускать просто близко к перевозкам нельзя. Тормозная система, световая и так далее, и так далее – так много вопросов. Вы прекрасно знаете промышленную зону «Шушары». Сегодня там такое количество машин накапливается – и ни одного хозяина над ними, все они бесхозные. Там творится такое безобразие! Поэтому я думаю, что такие участки есть по всей стране, во всех городах, и именно только потому, что эти машины бесхозны. Над ними должен быть начальник, кто-то должен это объединять и кто-то должен их контролировать. И вторая просьба, которую я хотел сказать. Если мы так активно вошли в Европу – а мы уже давно работаем на международном рынке, вы наше предприятие прекрасно знаете на Витебском проспекте – и сегодня уже 50 лет на международном рынке, и нас никто не смог вытеснить, тогда возникает вопрос: почему у нас разные нормативы весовые, и весогабаритные размеры у нас одни, в Европе – другие? Поэтому соблюдая там правила, мы здесь попадаем сразу в немилость контролирующим органам, тому же Ространснадзору, который, кстати, должен контролировать, в каком состоянии транспорт сегодня находится вообще в стране. Поэтому у меня убедительная просьба. По этому поводу достаточно хорошо осветил Москвичев Евгений Сергеевич, Ефимов знает эту тему, если необходимо, мы подготовим соответствующие документы, чтобы все же вы нас поддержали.

ПУТИН В.В.:

– Давайте. Эта тема известна, мы неоднократно обсуждали это с министром в разных форматах. Давайте, готовы ли вы свои предложения.

ЛАЗАРЯН В.П.:

– Хорошо.

ПУТИН В.В.:

– Давайте посмотрим, как это синхронизировать с нашими партнерами, с тем, чтобы вам было комфортно работать, но так, чтобы и наша дорожная сеть была готова к этим стандартам. Вот в этом вопрос. В этом вопрос.

ЛАЗАРЯН В.П.:

– Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– А что касается бесхозных транспортных средств, это что там такое в Шушарах?

ЛАЗАРЯН В.П.:

– Дело в том, что это машины, которые прибывают в Петербург и ждут грузов. Нет конкретных грузов, и они ждут более выгодных грузов. Так не должно быть. Поэтому ночуют на дорогах, естественно, отсюда и безопасность, и все остальное.



ПУТИН В.В.:

– Ну, понятно. Ладно, хорошо, посмотрим.

ЛАЗАРЯН В.П.:

– Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо, ладно.

БОЙЧУК М.Ю.:

– Пилотам можно?

ПУТИН В.В.:

– Пилотам? Конечно, пожалуйста.

БОЙЧУК М.Ю.:

– Бойчук Мирослав Юрьевич, президент профсоюза летного состава России, действующий КВС Ил-96, ОАО «Аэрофлот». Уважаемый Владимир Владимирович, первый вопрос – просил бы рассмотреть возможность финансирования летных учебных заведений в таком объеме, чтобы обеспечить порядка тысячи пилотов в год до 2020 года, что бы позволило нам компенсировать дефицит пилотов и обеспечить рост авиаперевозок. Второе.

ПУТИН В.В.:

– Я по первому вопросу сразу могу вам ответить (76:09). У нас намечено увеличение финансирования на подготовку летного состава, причем очень значительное увеличение. Я думаю, что это как раз те объемы, которые нужны для того, чтобы летный кадровый состав был на уровне.

БОЙЧУК М.Ю.:

– Второе, если позволите. Ситуация складывается так, что с 2013 года половина выпускников летных учебных заведений, пилоты будут призываться в Вооруженные силы, что, учитывая высокую стоимость подготовки и дефицит пилотов, является крайне нерациональным. Просил бы рассмотреть возможность или альтернативной службы, или призывать только в ВВС. И третье. В связи с одновременным выводом из эксплуатации Ту-134, Ан-24 и Ан-26 на рынке оказывается порядка 300 членов летных экипажей воздушных судов по профессии штурман и бортинженер. Просил бы продолжить программу, которая начата в 2010 году. Докладываю: подготовку прошли 99 человек – один, к сожалению, трагически погиб – сейчас они все летают. Спасибо.

ПУТИН В.В.:

– Да. Что касается переподготовки, полностью согласен, и министр (здесь позади вас сидит, за спиной) слышит, кивает головой, нужно обязательно эту программу продолжить. Это люди, которые имеют хороший опыт, и нам их не нужно терять из отрасли, это само собой разумеется.

Теперь что касается службы в Вооруженных силах после окончания учебных заведений. Вы знаете, что у нас в связи с проблемами демографии остро стоит вопрос комплектования Вооруженных сил. Мы, конечно, должны и будем двигаться в сторону профессиональной армии. Это очень дорогое дело. Мы будем туда идти, но действовать придется очень аккуратно, не спеша, для того, чтобы после того, как мы перешли на годичный срок службы в Вооруженных силах, укомплектовать Вооруженные силы. Мы вынуждены были (вынуждены!) сократить даже некоторые изъятия, связанные с призывом, иначе просто не были бы укомплектованы Вооруженные силы. Таких исключений, если мы пойдем по пути исключений, будет очень много: там и священнослужители, и артисты, и очень-очень многие категории, в том числе и востребованные в народном хозяйстве. Но сделать так, чтобы призывали главным образом в ВВС, – это, наверное, целесообразно, если уж специалисты подготовлены. Обязательно передам это пожелание, мы обсудим это с министром обороны, с Дмитрием Анатольевичем поговорим на этот счет, подумаем. Предложение правильное. Давайте, и будем завершать. Вам нужно какое-то время?



ЕФИМОВ В.Б.:

– Нам принять надо резолюции – это 30 секунд, ну, и вас поблагодарить.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо, ладно. Пожалуйста.

САФИН Л.Р.:

– Владимир Владимирович, Республика Татарстан, Сафин Ленар, министр транспорта и дорожного хозяйства. Огромное вам спасибо за замечательную программу «Сельские дороги» – имеет колоссальный социальный эффект просто, вот мы в этом году сдаем 23 населенных пункта, но есть одна маленькая проблема – мы доходим до границы

населенного пункта и не входим в населенный пункт. Люди нас не понимают. Поэтому хотелось бы, чтобы вот эти правила пересмотрели.

ПУТИН В.В.:

– Это нас или вас?

САФИН Л.Р.:

– Нас. Нас всех.

ПУТИН В.В.:

– Ну, так делайте тогда.

САФИН Л.Р.:

– И второй вопрос, он, в общем-то, связан с этой же темой. Я думаю, что надо принять на федеральном уровне новую нормативную базу, которая позволила бы нам строить на село дороги, скажем, на 4-й категории, а ниже категорий. Это приведет к очень серьезной экономии бюджетных средств. То есть мы у себя в Республике приняли такой стандарт проектирования, который нам позволяет при проектировании сельских дорог в 2 раза уменьшить стоимость их строительства. То есть вот я бы предложил на федеральном уровне такой, в общем-то, стандарт принять, и мы бы смогли очень существенно сэкономить бюджетные средства.

ПУТИН В.В.:

– Хорошо. Что касается населенных пунктов, то мы с вами хорошо знаем, что это ответственность регионального и муниципального уровней управления. В Республике Татарстан очень много делается для развития инфраструктуры, там вообще в принципе хозяйство ведется неплохо, даже, я бы сказал, не неплохо, а хорошо. Это один из субъектов Федерации, где реально многое делается в строительстве – в жилом строительстве, в дорожном строительстве, в решении социальных вопросов. Там в целом у вас хорошая команда, профессионально подготовленная и эффективно работающая. Мы Татарстану оказываем большую помощь, в том числе и при подготовке к Универсиаде в Казани в 2013 году. Эти деньги в значительной степени идут в том числе и на развитие инфраструктуры, в том числе транспортной инфраструктуры. Есть вещи, за которые субъект Федерации, республика, в общем-то хорошо стоящая на ногах, должна отвечать сама по закону и работать в этих населенных пунктах. Даже эта программа по развитию сельских дорог тоже ведь делается с целью подтолкнуть регионы к тому, чтобы самостоятельно решать те вопросы, которые находятся в ее компетенции. А ваше предложение по поводу стандартов для сельских дорог хорошее, надо подумать. Я думаю, что вы правы: здесь стандарты должны быть такие, которые обеспечивают качество, безопасность и в то же время не завышают расходы на развитие этой инфраструктуры. За это предложение спасибо большое.

САФИН Л.Р.:

– Спасибо, Владимир Владимирович.

ПУТИН В.В.:

– Пожалуйста.

ЕФИМОВ В.Б.:

– Уважаемые коллеги, у меня три коротких вопроса, проблемы, которые мы должны решить. Первое. У вас на руках роздано решение, резолюция нашей конференции. Я хочу задать вопрос. Вот все, что мы говорили на словах здесь, естественно, то, что Владимир Владимирович здесь определил много позиций, мы это все внесем, и там есть пункт, что мы доработаем. Есть кто-то против этой резолюции? Какие-то дополнения? Там четыре блока, которые включают все. Нет. Тогда будем считать, что приняли. Второй вопрос. Мы очень благодарны Новосибирской области, городу Новосибирск, который нас принял, благодарны тем высоким государственным служащим, которые прибыли. И министры, и заместители, и заместитель председателя Правительства здесь, Сергей Борисович, поэто-

му я думаю, что эта конференция удалась. А удалась она еще и потому, что сегодня с нами Владимир Владимирович Путин. Давайте его поблагодарим за то, что он прилетел, бросил все работы, к нам. (83:47)

(Аплодисменты.)

ПУТИН В.В.:

– Спасибо большое. Спасибо. Я хочу тоже сказать слова благодарности организаторам, всем участникам. Мы так с вами постепенно-постепенно скорость набрали, обороты в нашей дискуссии. Она была очень предметной, конкретной, интересной. Я многое пометил, постараемся это в ходе уже такой рядовой работы в Москве реализовать, в том числе и вместе с вами. И хочу извиниться перед теми, кому я не успел ответить: просто уже пора заканчивать. Большое вам спасибо, всего самого доброго!



Круглый стол «Обеспечение доступности и качества пассажирских и грузовых автомобильных перевозок»

Сибирский государственный университет путей сообщения, аудитория 326

Модераторы круглого стола:

Президент Российского автотранспортного союза

Олег Игоревич Старовойтов

Президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Евгений Сергеевич Москвичёв

Со-модератор

Липсиц Леонид Моисеевич

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта минтранса России

I. Состояние и перспективы развития грузового автотранспорта

- Работа автотранспорта в условиях нерегулируемого рынка
- Необходимость технической модернизации грузового автотранспорта
- Дорожная инфраструктура и административные барьеры
- Проблемы развития международных перевозок/

Вопрос № 1 Работа автотранспорта в условиях нерегулируемого рынка:

- **Юрий Николаевич Жуков** - Директор по экономике ОАО «Калугастройтранс»;
- **Мераби Профильевич Чочуа** - Генеральный директор ГУП «Мосавтотранс»

Вопрос № 2 Необходимость технической модернизации грузового автотранспорта:

- **Вячеслав Михайлович Мартыненко** – Генеральный директор



Вопрос № 3 Дорожная инфраструктура и административные барьеры:

- **Алексей Васильевич Короткий** (представитель от АСМАП)

Вопрос № 4 Проблемы развития международных перевозок

- **Вячеслав Павлович Лазарян,**

Юрий Дмитриевич Ступак,

Владимир Борисович Макров

Игорь Валерьевич Гладких - механик ремонтных мастерских ОАО «Калугастройтранс»;

II. Состояние и перспективы развития пассажирского автотранспорта

- Проблемы нормативного регулирования пассажирских перевозок
- Особенности работы общественного транспорта в больших городах
- Взаимодействие перевозчиков с органами власти в целях улучшения транспортного обслуживания населения
- Создание цивилизованного рынка таксомоторных перевозок в Российской Федерации. Плюсы и минусы введения новых условий регулирования таксомоторных перевозок.

Вопрос №1 - Проблемы нормативного регулирования пассажирских перевозок

Станислав Валерьевич Москвичев – член Совета АСМОП (Московский областной транспортный союз).

Вопрос №2 - Особенности работы общественного транспорта в больших городах

Николай Александрович Самойлов – Директор группы компаний ПАТП (гор. Новосибирск).

Вопрос №3 - Взаимодействие перевозчиков с органами власти в целях улучшения транспортного обслуживания населения:

Лилия Марковна Саранчук - Исполнительный директор союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области;

Михаил Валентинович Богданов – Первый заместитель Генерального директора ООО «Автомобильная Корпорация Петербурга»

Вопрос №4 - Создание цивилизованного рынка таксомоторных перевозок в Российской Федерации. Плюсы и минусы введения новых условий регулирования таксомоторных перевозок:

Людмила Николаевна Емельяненко – исполнительный директор АСМОР (Московский областной транспортный союз);

Юрий Вениаминович Вейков – Председатель Правления Ассоциации таксомоторного транспорта городов России.

Участствуют в обсуждении:

Александр Петрович Корнев ГУП МО «Мострансавто»;

Марина Геннадиевна Тит – водитель автобуса МПК ПАТП №7 гор. Красноярска;

Татьяна Ивановна Маресева – Президент Ассоциации автотранспортных предприятий «Читаавтотранс»;

Гела Джарназович Джишкархани – Генеральный директор ООО ПО «Люксавтотранс».

III. Повышение безопасности автомобильных перевозок

- Подготовка и повышение квалификации водителей
- Проблемные вопросы оснащения автотранспортных средств системой «ГЛОНАСС»
- Транспортная безопасность

Вопрос №1 - Подготовка и повышение квалификации водителей:

Ольга Александровна Никонова - Президент Ассоциации Юношеских автомобильных школ.

Вопрос №2 - Проблемные вопросы оснащения автотранспортных средств системой «ГЛОНАСС»:

Вячеслав Викторович Толстухин – Исполнительный директор ООО «ТрансВей».

Вопрос №3 - Транспортная безопасность:

Татьяна Петровна Плотникова – Исполнительный директор Межрегиональной ассоциации автомобилистов (Красноярский край)

Резолюция

Круглого стола «Обеспечение доступности и качества пассажирских и грузовых автомобильных перевозок» в рамках Всероссийской конференции транспортников

г. Новосибирск

8 ноября 2011 г.

Участники Круглого стола «Обеспечение доступности и качества пассажирских и грузовых автомобильных перевозок» проанализировали транспортный раздел Программы народных инициатив Общероссийского народного фронта и сделали предложения, как по дополнению Программы, так и для обсуждения на Пленарном заседании Всероссийской конференции транспортников.

Отмечено, что, несмотря на негативные последствия мирового экономического кризиса, за последние 5 лет автомобильный транспорт динамично развивается. Международные перевозчики достигли докризисного уровня.

Было отмечено, что пассажирский транспорт ежедневно перевозит около 60 млн. пассажиров на всей территории страны.

Принят Федеральный Закон «Устав автомобильного транспорта».

В 2008-2009 гг. реализована Правительственная Программа по оказанию помощи регионам в приобретении автобусов и троллейбусов, закуплено около 8,5 тысяч единиц, что в целом позволило в самые сложные годы сохранить достигнутый уровень транспортного обслуживания населения. Прямым следствием стало увеличение объемов услуг наземного пассажирского транспорта в 36 регионах страны.

В ряде областных центров осваиваются интеллектуальные технологии в организации пассажирских перевозок с использованием систем Глобальной навигационной связи (ГЛОНАСС) и телекоммуникационных технологий.

Грузовой транспорт в самых сложных экономических и дорожных условиях перевозит около 7 млрд. тонн грузов и обеспечивает все потребности страны в автомобильных перевозках.

Реализация Правительственной Программы по предоставлению таможенных и налоговых льгот на приобретение транспортных средств зарубежного производства, обеспечила возможность Российским международным перевозчикам обновить до 30% парка грузовых автомобилей и позволила увеличить свою долю рынка международных автомобильных перевозок на 25%.

Принятые решения о либерализации порядка проведения техосмотров автотранспортных средств позволяет существенно упростить и ускорить прохождение этих процедур. Решен вопрос о признании государственного технического осмотра, проводимого в России, всеми странами.

Остро обсуждались вопросы, связанные с пассажирскими перевозками и в частности необходимость разработки методических рекомендаций на федеральном уровне по формированию тарифов, необходимость обновления парка автобусов, троллейбусов и трамваев. Необходимость разработки программы направленной на обеспечение населения пассажирскими перевозками. Совершенствование нормативно-правовой базы по работе таксомоторного транспорта. Особое внимание было уделено вопросам транспортной безопасности и безопасности дорожного движения. Была высказана озабоченность отсутствия механизма допуска операторов грузовых перевозок на рынок транспортных услуг.

Участники Круглого стола решили:

1. Принять за основу раздел «Транспортные артерии России» Программы ОНФ и перечень мероприятий по его реализации на ближайшие 5 лет.
2. Просить Правительство Российской Федерации:
 - - ввести систему допуска автотранспортных операторов на российский рынок транспортных услуг;
 - - утвердить программу обеспечения населения пассажирскими перевозками;
3. Подготовить предложения по внесению изменений в нормативные акты по транспортной безопасности.
4. Рекомендовать Ространснадзору осуществлять дифференцированный подход при приостановлении или аннулировании допуска к международным перевозкам в зависимости от численности автомобилей в предприятии.
5. Утвердить на федеральном уровне методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и электрическим общественным транспортом, а также законодательное закрепление гарантированного возмещения пассажирским перевозчикам расходов, связанных с осуществлением перевозок.
6. Сократить необоснованно длительные простои транспортных средств международных автомобильных перевозчиков на пунктах пропуска государственной границы России за счет их реконструкции, уменьшения числа представляемых документов.
7. Реализовать комплекс мер, стимулирующих сокращение и ускоренное обновление грузового автотранспорта.
8. Устранить избыточные административные барьеры при осуществлении весового и габаритного контроля грузовых автомобилей.
9. Проработать вопрос создания региональных целевых программ по поддержке обновления подвижного состава субъектов малого и среднего бизнеса путем софинансирования компенсации лизинговых платежей.
10. Предложить Минтрансу России совместно с Федеральной службой государственной статистики подготовить и представить в Правительство Российской Федерации предложения, направленные на обеспечение полноты и достоверности статистического учета деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства, занятых в сфере перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

Круглый стол «Обеспечение безопасности людей на транспорте»

МОДЕРАТОР

**Председатель Дорожной профсоюзной организации
Октябрьской железной дороги
В.Л. БЕЛОЗЕРОВ**

СО-МОДЕРАТОР

**Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
А.И. КАСЬЯНОВ**

Выступающие и темы выступлений:

Александр Иванович Касьянов *Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта – «Состояние и меры по обеспечению технологической безопасности на всех видах транспорта».*

Владимир Леонидович Белозеров *Председатель Дорожной профсоюзной организации Октябрьской железной дороги, Председатель общественного совета при Ространснадзоре – «Роль общественных организаций в обеспечении безопасности на транспорте».*

Виктор Иванович Нилов *Начальник Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – «О работе МВД России и актуальных проблемах в обеспечении безопасности дорожного движения».*

Александр Васильевич Бревнов *Заместитель начальника главного управления на транспорте МВД России – «Об опыте работы по исполнению законодательства в сфере транспортной безопасности».*

Иван Сергеевич Беседин *Начальник Московского метрополитена – «Особенности реализации Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» на Московском метрополитене».*

Владимир Александрович Гарюгин *Начальник Санкт-Петербургского унитарного предприятия «Петербургский метрополитен» – «Организация работы по обеспечению технологической безопасности и программ антитеррора на Петербургском метрополитене».*

Михаил Александрович Сафонов *Заместитель начальника Межрегионального территориального управления Ространснадзора по Северо-Кавказскому федеральному округу – «Предложения по совершенствованию транспортного законодательства, в части транспортной безопасности».*

Николай Леонтьевич Чевгаев *Начальник Дальневосточного межрегионального управления государственного автодорожного надзора Ространснадзора – «Обеспечение безопасности пассажиров на автомобильном транспорте в Дальневосточном Федеральном округе».*

Николай Николаевич Катаев *Начальник Приволжского управления государственного автодорожного надзора Ространснадзора – «Практика применения автомобильного транспортного законодательства, в части обеспечения технологической безопасности в Приволжском управлении Ространснадзора».*

Александр Николаевич Пасько *Начальник Центрального управления государственного железнодорожного надзора Ространснадзора – «Обеспечение безопасности людей на железнодорожном транспорте в Центральном Федеральном округе».*

Сергей Викторович Семенов *Начальник Северо-Западного управления государственного железнодорожного надзора Ространснадзора – «Актуальные вопросы по обеспечению технологической безопасности на железнодорожном транспорте в Северо-Западном Федеральном округе».*



Сергей Алексеевич Шульгин Начальник Южного управления государственного железнодорожного надзора Ространснадзора – «Опыт работы Южного управления государственного железнодорожного надзора Ространснадзора по обеспечению безопасности движения поездов».

Олег Борисович Кустов Начальник Уральского управления государственного железнодорожного надзора Ространснадзора – «Обеспечение безопасности пассажиров на железнодорожном транспорте на уровне международных стандартов».

Владимир Степанович Масютин Начальник Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Сибирскому федеральному округу Ространснадзора – «Положительный опыт работы Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Сибирскому федеральному округу Ространснадзора, в части обеспечения авиационной безопасности пассажирских перевозок».

Решения по итогам Круглого стола «Обеспечение безопасности людей на транспорте»

1. Для усиления ответственности перевозчиков за обеспечение безопасности пассажиров, необходимо внести изменения в «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» по увеличению штрафных санкций не менее чем в 10 раз;

2. Учитывая уровень ответственности инспекторского состава перед обществом и экономикой за обеспечение безопасности, сохранение жизни и здоровья людей, требуется формирование высококвалифицированного и высокоответственного кадрового состава.



В этой связи, считали бы вполне оправданным распространить на них социальный пакет силовых ведомств, тем более что речь идет о 6 тысячах человек. Но именно от них во многом зависит жизнь и здоровье граждан Российской Федерации;

3. Необходимо подготовить обоснование по вопросу увеличения штатной численности инспекторского состава Ространснадзора.

В сфере транспортной безопасности:

4. В связи с огромным количеством поднадзорных субъектов транспорта федеральной, региональной, муниципальной и частной собственности (600 тыс.) и невозможностью проконтролировать их своевременно на соответствие Федеральному закону «О транспортной безопасности» только силами Федерального надзорного органа, предлагается передать на уровень субъектов Российской Федерации надзор за всеми объектами транспортной инфраструктуры и транспортными средствами кроме 1 категории;

5. Необходимо внести изменения в действующее законодательство Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности (Федеральный закон № 16-ФЗ), в котором четко разграничить полномочия причастных ведомств и организаций в соответствии с их компетенцией. В частности вопросы обеспечения безопасных перевозок пассажиров, выполнение требований транспортной безопасности по техническому оснащению объектов транспорта специальными средствами возложить на субъекты транспортной инфраструктуры. Вопросы по проведению оперативно-розыскных мероприятий, оперативному реагированию, борьбе с преступностью, терроризмом, и другими противоправными проявлениями на транспорте оставить за правоохранительными органами и специальными службами;

6. Необходимо организовать строительство ограждений контролируемых зон в аэропортах за счет средств федерального бюджета. При этом обязательным должно быть их оснащение системами сигнализации и видеонаблюдения (так называемое «умное» ограждение);

7. Обеспечить установку автоматических систем контроля управления доступом (АСКУД) на КПП аэропортов, что позволит существенно сократить численность персонала и свести к минимуму влияние человеческого фактора при допуске в контролируемую зону.

В сфере авиационного транспорта:

8. Необходим программно-целевой подход к решению проблем развития малой авиации, формализация которого целесообразна в виде ведомственной целевой программы развития малой авиации, разработанной на основе предложений регионов и предусматривающей государственную поддержку решения общих для всех регионов проблем развития малой авиации и координацию общих усилий;

9. Для значительного числа субъектов РФ, расположенных в Сибири, на Крайнем Севере и приравненных к ним территориях, характерно дотирование авиаперевозок на федеральном и региональном уровнях. Тем не менее, наблюдается негативная тенденция на рынке местных перевозок, для ее перелома необходимо расширение участия региональных органов власти в обеспечении социально-значимых местных авиаперевозок на основе различных форм поддержки местных авиакомпаний.

В сфере железнодорожного транспорта:

10. Вернуть в пункт 2 статьи 13 Федерального закона № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» следующее содержание «В случаях, предусмотренных настоящим Федеральным законом, указанные организации, индивидуальные предприниматели должны иметь соответствующие сертификаты соответствия их продукции и услуг, а также, если это предусмотрено законодательством Российской Федерации, соответствующие лицензии»;

11. Внести изменения в Федеральный закон № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» о заключении отдельных договоров на подачу-уборку вагонов с опасными грузами. При этом предусмотреть условием заключения договоров на подачу-уборку вагонов с опасными грузами, наличие у грузоотправителя (грузополучателя) лицензии на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте;

12. Запретить продление срока службы железнодорожного подвижного состава без технического заключения завода – изготовителя;

13. Пересмотреть требования к подготовке проводников пассажирских вагонов. Обеспечить надлежащий уровень их подготовки в учебных заведениях;

14. Определить порядок аттестации лиц, связанных с обеспечением безопасности движения и эксплуатации поездов, в том числе при перевозке пассажиров;

15. Запретить использовать в пассажирских перевозках аутсорсинг для работ, профессий, должностей, связанных с обеспечением безопасности движения и эксплуатации поездов при перевозке пассажиров;

16. Определить порядок выдачи прав управления локомотивом, с установлением за этой функцией государственного контроля (надзора);

17. Лицензировать деятельность по оказанию услуг локомотивной тяги;

18. Обеспечить качественный досмотр почты, багажа и грузобагажа на всех вокзалах и станциях, при перевозке их в почтово-багажных вагонах и ЦМВ;

19. Обеспечить средствами видеонаблюдения все вокзалы, а не выборочно;

20. Обеспечить средствами видеонаблюдения железнодорожный участок Туапсе-Адлер.

В сфере автомобильного транспорта:

21. Внести изменения в КоАП РФ, в части:

- ввести административную ответственность лицензиата за осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией), исключительно в виде административного приостановления деятельности на срок до 90 суток без альтернативы применения к таким лицензиатам административного взыскания в виде штрафа;

22. Дополнить перечень грубых нарушений лицензионных требований и условий, включить в указанный перечень:

- осуществление перевозки пассажиров по маршрутам, не согласованным органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, в случаях, когда такое согласование обязательно;

- несоблюдение водителями лицензиата режима рабочего времени и времени отдыха;
- не проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств;
- использование транспортных средств, не допущенных в установленном порядке к перевозке пассажиров автомобильным транспортом;

- привлечение к административной ответственности за нарушение лицензионных требований и условий лицензиатов (юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, должностных лиц) повторно в течение года;

- нарушения, выявленные в ходе проведения внеплановой проверки по факту дорожно-транспортного происшествия с участием принадлежащих лицензиату транспортных средств, повлекшее человеческие жертвы или причинение тяжкого вреда здоровью граждан, причинение средней тяжести вреда здоровью одному и более граждан.

23. Внести изменения в приказ Минтранса №75 «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом», а именно профессиональная компетентность специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в организации и осуществлении перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом должна подтверждаться наличием диплома о высшем или средне-специальном образовании автомобильного профиля и исключить альтернативу удостоверения о прохождении курса обучения по дополнительной образовательной программе – 82 часа;

24. Пересмотреть порядок допуска обучения водительского состава;

25. Ввести повышение квалификации водительского состава через каждые 5 лет;

26. Аккредитацию учебного заведения и лицензирования деятельности по подготовке водителей передать в Министерство транспорта Российской Федерации;

27. Подготовить положение о порядке осуществления перевозок грузов и пассажиров по уведомительному принципу, изложив требования к перевозчикам и организацию контроля за их соблюдением, утвердив Постановлением Правительства РФ.

Внести изменения в КоАП, добавив статьи, предусматривающие ответственность за неисполнение вышеуказанных требований.

28. Разработать и утвердить административный регламент по осуществлению государственной функции по обеспечению сохранности автомобильных дорог федерального значения.



Круглый стол «Автомобильные дороги – основной фактор гарантии транспортной доступности населения»

Модераторы: Президент Межрегиональной общественной организации «Дорожный конгресс» П.И. Поспелов
Со- модератор: Руководитель Федерального дорожного агентства А.М. Чабунин

Открытие заседания и вступительное слово

Президент Межрегиональной общественной организации «Дорожный конгресс» П.И. Поспелов

«О создании дорожных фондов в субъектах РФ и об обеспечении сохранности автомобильных дорог»

Генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» И.И.Старыгин

«Анализ источников формирования доходной части региональных дорожных фондов 2012 года. Перспективы дорожного хозяйства субъектов Федерации»

Генеральный директор НП «Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса» Ю.А.Агафонов

«Особенности формирования регионального дорожного фонда Новосибирской области»

Начальник ГКУ НО «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» К.Г.Громенко

«Развитие транспортной инфраструктуры – проблемы и перспективы»

Генеральный директор ЗАО «Труд» С.Ю.Тен

«Проблемы развития транспортных инфраструктур в системе территориального планирования»

Главный инженер проектного комплекса ОАО

«Иркутскгипродорнии» Г.А.Белинский

«Особенности развития платных автомобильных дорог»

Председатель совета директоров ОАО «Новосибирскавтодор» Д.В.Пингасов

«Транспортная доступность населения. Мост через Босфор Восточный на остров Русский»

Генеральный директор ОАО «УСК МОСТ» И.П.Тюнин

Обмен мнениями, выступления участников круглого стола.

Подведение итогов работы круглого стола.

Решение круглого стола «Автомобильные дороги – основной фактор гарантии транспортной доступности населения»

Участники круглого стола «Автомобильные дороги – основной фактор гарантии транспортной доступности населения», заслушав и обсудив доклады и выступления, считают необходимым отметить, что в последнее время наметился коренной перелом в деятельности дорожной отрасли. Существенно укрепилась организационно-правовые основы:

- в 2007 году был принят закон об автомобильных дорогах – комплексный документ, регулирующий все стороны деятельности дорожной отрасли;
- важнейшим достижением явилось утверждение норматива затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог, что позволяет перейти к финансированию содержания построенных дорог не по возможностям, а по – потребностям;
- **утверждены Правительством федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы на 2010-2015 годы» и «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года»;**
- **воссозданы дорожные фонды – в 2011 году заработал Федеральный целевой бюджетный дорожный фонд, с 2012 года заработают целевые дорожные фонды субъектов Российской Федерации.**

За последние годы были реализованы значимые для развития регионов инвестиционные проекты, завершён ряд строек, начатых ещё в 90-е годы прошлого столетия, в частности - дорога Чита-Хабаровск, сданы в эксплуатацию важнейшие дорожные объекты, призванные улучшить транспортную ситуацию в мегаполисах. Значительные ресурсы концентрируются на строительстве обходов городов, что позволяет значительно улучшить транспортную обстановку, экологическую ситуацию, приводят к повышению безопасности дорожного движения.

В 2011 году предстоит обеспечить ввод в эксплуатацию дорожных олимпийских объектов, этот год должен стать решающим в реализации программы подготовки к саммиту АТЭС 2012 года в г. Владивостоке. В рамках этой программы завершается реконструкция участков автомобильных дорог общей протяженностью 18,3 км с искусственными сооружениями общей длиной 3103 пог. м.

В ближайшей перспективе приоритет - решение задачи ликвидации грунтовых разрывов на федеральных дорогах и переустройства участков с переходным типом дорожной одежды.



Также приоритетное направление работы – обеспечение безопасности дорожного движения. Качественное повышение безопасности движения на основных магистралях намечено достичь за счет создания интеллектуальных систем управления движением.

В рамках программ дорожно-эксплуатационных работ в 2011 году на автомобильных дорогах федерального значения намечено завершить капитальный ремонт и ремонт участков общей протяженностью 5544 км, что на 32 % больше, чем в 2010 году, а также 12850 пог. м искусственных сооружений, что на 15 % больше, чем в 2010 году. Для повышения долговечности конструкций автомобильных дорог в условиях увеличения весовых характеристик обслуживаемых транспортных средств в 2011 году и в последующие годы намечено увеличение доли капитального ремонта дорог. Так, в 2011 году запланировано выполнить капитальный ремонт участков автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 638 км, или на 11,3 % больше, чем в 2010 году, в 2012 году – 945 км (на 65 % больше, чем в 2010 году), в 2013 году – 1316 км (в 2,3 раза больше, чем в 2010 году).

В 2011 году и в среднесрочной перспективе будут приниматься дальнейшие меры, направленные на оптимизацию бюджетных расходов,

В 2014 году после завершения перехода в полном объеме на новые ставки акцизов на автомобильное топливо и связанного с этим увеличения доходной базы Федерального дорожного фонда объем ввода в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения намечено довести до 405 км, или 2255 км в однополосном исчислении.

Однако объемы финансирования дорожных работ не увязаны с реальными потребностями в ремонте, содержании и развитии дорожной сети. Из-за несоответствия состояния дорожной сети потребностям пользователей по причине несвоевременного проведения ремонтных работ экономика и население несут значительные потери, которые оцениваются в 6% от внутреннего валового продукта страны.

Повышение эффективности работы дорожного хозяйства связано и с вопросами обеспечения сохранности автомобильных дорог. При остром дефиците средств на строительство и ремонт дорог, отношение к ним со стороны пользователей желает лучшего. Нередко на дорогах страны имеют место акты вандализма, хищения и порчи дорожных знаков и других элементов обустройств. Много хлопот доставляет уборка мусора вдоль дорог, выбрасываемого из окон автомобилей. Отсутствует действенный весовой контроль на дорогах. Не смотря на низкую несущую способность отечественных автомобильных дорог, на постах весового контроля выявляется масса превышений осевых нагрузок установленных нормами для данного автомобиля. Превышение осевых нагрузок - один из главных факторов сокращения срока службы дорожного покрытия. Разрушение дорожного покрытия под воздействием нагрузки пропорционально нагрузке на ось, возведенной в четвертую степень.



Качество проектной документации в последние годы существенно снизилось. Этому способствуют как объективные, так и субъективные причины. - отсутствуют такие важные стадии подготовки документации для строительства как выбор оптимального варианта трассы и оформление отвода и выкупа земель.

Одним из наиболее узких мест в дорожном строительстве является согласование размещения автомобильных дорог, оформление землеотвода и получение разрешительных документов для начала строительства.

Механизм резервирования земель под автомобильные дороги на практике не реализуется из-за несовершенства законодательства, в результате чего, в последние годы возросли затраты, связанные с выкупом земель.

Не достаточно эффективна на сегодняшний день система контроля качества выполнения дорожных работ. Имеют место случаи, когда нарушается технология выполнения работ и устройство асфальтобетонных покрытий производится в дождь или при недопустимо низких температурах, применяются дорожно-строительные материалы низкого качества. Самым актуальным вопросом повышения эффективности работы дорожного хозяйства является увеличение сроков службы дорожных покрытий.

Наряду с недостатками, связанными с работой подрядных дорожных организаций и дорожных служб, повышению эффективности работы дорожного хозяйства препятствует несовершенная нормативная база и административное законодательство и созданные им административные барьеры. На сегодняшний день в нашей стране слишком несовершенно и усложнено получение разрешительных документов для строительства, отсутствуют механизмы, стимулирующие инновационную деятельность, требует совершенствования законодательство, регулирующее государственные закупки и антимонопольное законодательство.

Участники круглого стола предлагают:

- объявить ближайшее десятилетие периодом ликвидации бездорожья в России;
- разработать интегрированную программу развития автодорожной сети страны всех уровней и создать единый центр реализации этой проблемы, что вполне возможно в рамках существующих федеральных структур;
- для обеспечения строительства и содержания сельских дорог разработать единую российскую программу и поручить ее реализацию одному федеральному органу;
- создать экспертную группу из числа специалистов транспортного сообщества для разработки дополнительных источников формирования Федерального дорожного фонда;
- ускорить принятие решения по совершенствованию законодательства в части государственных закупок.



Круглый стол «Стратегические направления развития морского и речного транспорта для экономики страны»

Модераторы: Президент Ассоциации судоходных компаний А.Ю. Клявин
 Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта А.М. Зайцев
 Президент союза российских судовладельцев М.А. Романовский
 Исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов С.Д. Жусупов

Со-модератор: Руководитель Федерального агентства А.А. Давыденко

Российские грузы – российским перевозчикам

Романовский Михаил Александрович – Президент Союза российских судовладельцев

О развитии пассажирских и туристических перевозок на внутреннем водном транспорте

Анисимов Константин Олегович – Генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство»

Возможные направления инновационного развития морских терминалов

Жусупов Серик Даирович – Исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов

Развитие инфраструктуры внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части России

Пелевин Владимир Николаевич – Генеральный директор ЗАО «Судоходная компания «БашВолготанкер»

О реализации федерального закона о транспортной безопасности

Сандулов Сергей Григорьевич – Председатель Совета Югорского филиала Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта

О переключении грузов с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт

Пальгов Алексей Владимирович – Генеральный директор ООО «ВОЛГОТРАНС»

Роль морского и речного транспорта в развитии Крайнего Севера

Иванов Александр Борисович - Генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство»

Организация перевозки грузов судами внутреннего и смешанного «река-море» плавания в районы Западной Сибири

Кормышов Евгений Иванович - Генеральный директор ООО «Межрегионфлот»

Пути совершенствования подготовки и закрепления кадров плавсостава для морских и речных судов

Косыгин Андрей Борисович - Генеральный директор ОАО «Хлебниковский судоремонтный завод»

Рекомендации круглого стола «Стратегические направления развития морского и речного транспорта для экономики страны»

Участники круглого стола «Стратегические направления развития морского и речного транспорта для экономики страны» рассмотрели основные проблемы и перспективы развития морского и внутреннего водного транспорта.

Отмечая, что за последние годы был достигнут значительный прогресс по совершенствованию национального законодательства в области морского и речного транспорта;

Исходя из того, что морской и внутренний водный транспорт являются самыми безопасными, экономичными, энергоэффективными и экологичными видами транспорта с самыми низкими инфраструктурными издержками;

Отмечая, что сбалансированное развитие транспортной системы, являющееся необходимым условием территориальной целостности государства и единства его экономического пространства, невозможно без развития судоходства, инфраструктуры морских портов и внутренних водных путей;

Осознавая необходимость создания условий для привлечения под российский флаг новых современных судов, повышения конкурентоспособности российского флота и портов, а также повышения качества предоставляемых транспортных услуг;

Признавая необходимость развития транспортно-транзитного потенциала России, в том числе с использованием Северного морского пути;

В стремлении сократить негативное влияние транспорта на окружающую среду

Приняли следующие рекомендации:

В области внутреннего водного транспорта:

- В целях уменьшения негативного воздействия на окружающую среду, а также снижения загруженности автомобильных и железных дорог в летний период просить Правительство Российской Федерации принять решение о разработке Программы по переключению части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный.

- Просить Правительство Российской Федерации рассмотреть вопрос о разработке и реализации компенсационных мер для внутреннего водного транспорта в связи с резким ростом цен на судовое топливо, прежде всего, за счет выпуска специального вида «окрашенного» судового дизельного топлива, цена на которое должна устанавливаться с нулевой ставкой акциза.

В области морского транспорта:

- Продолжить деятельность по развитию Северного морского пути как транзитного транспортного маршрута, надежного водного пути для промышленного освоения Арктики и обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.



- Для обеспечения работой российских морских и «река-море» плавания судов просить Правительство Российской Федерации принять меры по закреплению стратегических грузов за судами под российским флагом, что имеет исключительную важность при освоении арктических месторождений нефти и газа и планируемым открытием российских внутренних водных путей для плавания судов под флагами иностранных государств.

- В целях повышения конкурентоспособности морских портов России просить Правительство Российской Федерации разработать и реализовать меры, направленные на отмену государственного регулирования тарифов на ПРР; освобождение от налога на имущество объектов инфраструктуры морских портов; совершенствование работы в морских пунктах пропуска через госграницу для упрощения процедур и ускорения прохождения грузов; регулирование взаимодействия операторов морских терминалов со смежными видами транспорта.



**Круглый стол
«Стратегические направления
развития железнодорожного транспорта
в целях формирования единого
транспортного пространства»**

Модераторы: Президент Ассоциации «Промжелдортранс» А.И. Кукушкин
Вице-президент ОАО «Российские железные дороги» С.Н. Епифанцев
Со- модератор: Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта
Г.П. Петраков

«Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года и ее актуальность»
Епифанцев Сергей Николаевич – Статс-секретарь - вице-президент ОАО «РЖД».

«Определение тарифного коридора при регулировании грузовых железнодорожных перевозок»
Новиков Сергей Геннадьевич - Глава Федеральной службы по тарифам Российской Федерации.

«Ориентиры развития транспортной системы в рамках Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года»
Воскресенский Станислав Сергеевич - Заместитель министра экономического развития Российской Федерации.

«Технологические аспекты грузовых железнодорожных перевозок»
Петраков Геннадий Петрович - Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта.



«О создании условий по перевозке на дальние расстояния грузов переработки и обновлению подвижного состава»

Недосеков Андрей Николаевич – Заместитель министра транспорта Российской Федерации.

«Развитие транспортной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации на условиях ГЧП»

Пономарев Илья Владимирович - Заместитель министра регионального развития Российской Федерации.

«Модернизация инфраструктуры железнодорожного транспорта как основа для развития других отраслей»

Силуанов Антон Германович - И.о. Министра финансов Российской Федерации.

«Стратегические направления развития железнодорожного транспорта»

Левитин Игорь Евгеньевич - Министр транспорта Российской Федерации.

«Взаимодействие ОАО «РЖД», грузоотправителей и операторов по вопросам перевозок грузов (на примере ЗСЖД)»

Бородач Александр Константинович – Первый заместитель начальника ЗСЖД – филиала ОАО «РЖД».

«Технология взаимодействия территориальных управлений Федерального агентства железнодорожного транспорта, грузоотправителей и перевозчика при поставке грузов для нужд ЖКХ»

Мицук Игорь Владимирович - Руководитель Сибирского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта.

Решение круглого стола по теме «Стратегические направления развития железнодорожного транспорта в целях формирования единого транспортного пространства»

Основные ориентиры развития железнодорожного транспорта соответствуют ключевым положениям Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года и Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года.

На протяжении долгих лет железнодорожная отрасль является одним из системных элементов, способствующих развитию российской экономики, выполняя более 43 % совокупного грузооборота (а без учета трубопроводов - около 86 %) и порядка 32 % общего пассажирооборота транспортной системы.

Последовательно реализуется одна из важнейших задач реформы – снижение народно-хозяйственных затрат на железнодорожные перевозки. С 2003 по 2010 год транспортная составляющая в конечной цене товаров была снижена более чем на 23 процента. При этом транспортная составляющая в цене перевозимых железнодорожным транспортом экспортных товаров сокращена более чем на 45 %.

ОАО «РЖД» является одним из крупнейших инвесторов в экономику России и за период своего существования инвестировала более 2,9 трлн. рублей (в ценах 2011 г.). Это позволило приобрести более 2100 локомотивов, более 90 тыс. грузовых вагонов, более 5,5 тыс. пассажирских вагонов, порядка 5 тыс. вагонов для электричек, построить около 2,5 тыс. км новых линий, вторых и станционных путей.

Вместе с тем, ни для кого не является секретом масштаб проблем железнодорожного транспорта, накопившихся в условиях масштабного роста частного вагонного парка и системного недофинансирования развития инфраструктуры.

ОАО «РЖД» наращивает усилия по совершенствованию механизмов организации технологического процесса и использования вагонов собственников подвижного состава для управления консолидированным вагонным парком на технологических принципах работы «обезличенного» парка.

Осуществляется комплекс мер по совершенствованию использования инфраструктуры за счет сокращения простаивающего на путях общего пользования невооруженного подвижного состава, стимулированию участников перевозочного процесса на улучшение показателей оборота вагона, повышению коэффициента полезного использования вагона в грузе, минимизации времени нахождения вагонов под погрузочно-выгрузочными операциями.

В целях повышения эффективности железнодорожных перевозок, своевременного обеспечения подвижным составом грузоотправителей и координации вопросов, связанных с перевозкой грузов, ОАО «РЖД» проводит работу по формированию межрегиональных координационных советов с участием органов региональной власти, бизнес-сообществ и общественных организаций, ассоциаций производителей и перевозчиков.

Участники круглого стола отмечают положительный опыт взаимодействия всех заинтересованных сторон (региональных властей, грузоотправителей, операторов и перевозчика) зафиксирован на полигонах Красноярской и Западно-Сибирской железных дорог.

Предполагается создание таких координационных советов с местонахождением в городах: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Новосибирск, Иркутск, Хабаровск.

Другой насущной проблемой функционирования железнодорожного транспорта является ограничение возможностей инфраструктуры и освоения растущих объемов перевозок.

Около 30% протяженности основных направлений железнодорожной сети, обеспечивающих около 80% грузооборота, практически исчерпали резервы пропускной способности: протяженность «узких мест» инфраструктуры составляет около 6 тыс. км, более 7 тыс. искусственных сооружений отнесены к дефектной категории, более 50% объектов энергетической инфраструктуры, сигнализации и автоблокировки требуют модернизации или замены.

Так, при существующих объемах финансирования инфраструктуры к 2015 году невывезенными могут остаться около 230 млн. тонн российских и транзитных грузов.

По оценкам участников круглого стола, невывоз столь существенных объемов грузов приведет к серьезным потерям для экономики России, будет серьезно сокращен потенциал роста доходов консолидированного бюджета страны, а ВВП в 2015 году не будет увеличен на несколько сот миллиардов рублей.

В период финансово-экономической нестабильности представляется необходимым сверить основополагающие стратегические программы развития железнодорожного транспорта со стратегиями развития угольной и энергетической отраслей, Федеральных округов.

Кроме того, необходимы дополнительные источники инвестиций.

Часть средств предполагается сгенерировать за счет внутренних оптимизационных мер «РЖД» в рамках реализации Стратегии холдинга Компании, продажи акций дочерних обществ, привлечения заемного финансирования.

Участники круглого стола видят следующие меры государственной поддержки:

- источником целевого финансирования инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта может стать выпуск инфраструктурных облигаций Российской Федерации;

- необходимо последовательно совершенствовать тарифную политику. Тарифные условия необходимо сформировать таким образом, чтобы сохранить баланс интересов государства, грузоотправителей и перевозчика в целях обеспечения, как необходимых темпов роста экономики, так и эффективного функционирования железных дорог. При этом в тарифы необходимо ввести инвестиционную составляющую, повысить долгосрочную предсказуемость тарифов;

- необходимо вернуться к вопросу государственных инвестиций в развитие инфраструктуры в рамках федеральной целевой программы.

Без решения проблем в развитии железнодорожного транспорта, железнодорожной инфраструктуры не удастся обеспечить модернизацию и инновационное развитие экономики страны.



Круглый стол «Обеспечение доступности населения к региональным авиационным перевозкам»

Ведущие круглого стола:

Президент МАРАП – Ивановский Николай Николаевич,
Председатель Совета СРО АБ – Сулейманов Роберт Рафаилович,
Руководитель Росавиации – Нерадько Александр Васильевич

Рассмотренные проблемы	Выступающие (по алфавиту)	Основные предложения
<p>1. Актуальные проблемы сохранения и развития региональных авиакомпаний</p> <p>1.1. Состояние и перспективы обновления парка региональных воздушных судов.</p> <p>1.2. Субсидирование региональных и внутрирегиональных авиаперевозок.</p>	<p><u>Бойчук М.Ю.</u> (президент ПЛС России); <u>Бордунов В.Д.*</u> (предс. Правления Независимого института международного права); <u>Бородин А.В.</u> (генеральный директор ОАО «Аэропорт Толмачево»); <u>Горбенко В.М.</u> (генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»); <u>Горлов В.В.</u> (председатель Совета ветеранов работников ЦА МГА и последующих структур); <u>Гусаров Р.В.*</u> (главный редактор Российского авиационного Интернет-портала Avia.RU); <u>Драгочинский В.А.</u> (первый замдиректора ФГУП «СибНИА»); <u>Ивановский Н.Н.</u> (генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь»»); <u>Корякин А.В.</u> (генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»»); <u>Лебедев Н.Н.*</u> (заместитель исполнительного директора АЭВТ); <u>Левитин И.Е.</u> (Министр транспорта РФ); <u>Мирзаянов Ф.М.</u> (директор Ассоциации вертолетной индустрии); <u>Нерадько А.В.</u> (руководитель Росавиации); <u>Новак А.В.</u> (зам. Министра финансов РФ); <u>Простит И.А.</u> (генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Якутия»»); <u>Синицкий А.В.*</u> (главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение»); <u>Скуратов С.Н.</u> (генеральный директор ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии»»); <u>Сулейманов Р.Р.</u> (председатель Совета СРО АБ, генеральный директор МАРАП); <u>Трубаев П.В.</u> (генеральный директор ОАО «АК БАРС АЭРО»); <u>Фридлянд А.А.</u> (директор научного центра ФГУП «ГосНИИ ГА»); <u>Халин П.В.</u> (генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера»); <u>Чернов О.Г.</u> (генеральный директор ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону»); <u>Чудновский Е.А.</u> (генеральный директор ОАО «Аэропорт Кольцово»); <u>Шапкин В.С.*</u> (генеральный директор ФГУП «ГосНИИ ГА»); <u>Шарипов В.А.*</u> (директор ФГУП «Магнитогорское авиапредприятие»); <u>Янкилевич Е.Я.</u> (генеральный директор ООО «Аэропорт Томск»)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Стимулировать производство уже имеющихся современных типов самолетов и вертолетов (Ан-140 и др.) для региональной авиации путем формирования консолидированного заказа через лизинговые компании, подконтрольные государству, и их сбыт авиаперевозчикам на благоприятных кредитно-лизинговых условиях, в т.ч. с использованием механизмов бюджетного субсидирования. • Снять таможенные пошлины на все типы самолетов и вертолетов, конкурентоспособные аналоги которых не производятся в достаточном количестве в РФ, на запасные части к ним и тренажеры. • Увязать сроки введения в действие соответствующих пунктов ФАП-128 в отношении самолетов Ту-134, Ан-24 и Як-40 с реальными возможностями проведения надлежащей замены указанных ВС в парке региональной авиации. Условия введения пункта 5.76 ФАП-128 должны носить рекомендательный характер для эксплуатанта вертолетов по аналогии с зарубежной практикой. • Провести модернизацию самолетов Як-40 и Ан-2 и вертолетов Ми-8Т с целью продолжения их эксплуатации на период подготовки к серийному выпуску современных отечественных аналогов. • Возобновить выпуск авиационного бензина Б-91/115 или организовать консолидированное приобретение его зарубежного аналога – «AVGAZ 100LL» – на период перехода на новую авиационную технику и продолжения эксплуатации самолетов Ан-2.

<p>2. Актуальные проблемы сохранения и развития региональных аэропортов</p> <p>2.1. Практика функционирования и условия сохранения региональных аэропортов.</p> <p>2.2. Модернизация и развитие аэропортов.</p> <p>2.3. Ставки арендной платы за земельные участки, находящиеся в федеральной собственности, занятые аэродромами и аэропортами.</p> <p>2.4. Условия сертификации региональных аэропортов.</p>	<p>Бородин А.В.; Ивановский Н.Н.; Левитин И.Е.; Нерадько А.В.; Новак А.В.; <u>Рыжов Д.В.*</u> (зам. ген. директора ООО «Новаяпорт» по стратегическому развитию); Скуратов С.Н.; Сулейманов Р.Р.; Халин П.В.; Чернов О.Г.; Чудновский Е.А.; Янкилевич Е.Я.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Перевести социально значимые аэропорты РФ, вертодромы и государственные посадочные площадки, расположенные в северных и удаленных регионах и обслуживающие малоинтенсивные пассажиропотоки, в категорию федеральных казенных предприятий с учетом опыта уже действующих ФКП. · Приостановить регистрацию в Минюсте России приказа Минэкономразвития от 26 октября 2011 г. № 597 «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности РФ и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов», и вернуть его на доработку с учетом требований Воздушного кодекса РФ и экономических интересов предприятий наземной инфраструктуры ГА. · Разработать механизм формирования размеров арендной платы за использование федеральных аэродромных комплексов, адекватно учитывающий финансовые возможности операторов аэропортов. · Упростить сертификационные требования к региональным аэропортам и аэропортам местных воздушных линий, вертодромам и посадочным площадкам с учетом объемов выполняемых работ и специфики местных условий. · Снять таможенные пошлины на все виды наземной аэродромной и аэропортовой техники, не производящейся в РФ, и запасные части к ней.
<p>3. Проблемы и перспективы развития системы организации воздушного движения</p> <p>3.1. Особенности функционирования системы ОрВД в современных условиях.</p> <p>3.2. Техническое состояние и модернизация системы ОрВД.</p>	<p>Горбенко В.М.; Нерадько А.В.; <u>Пивоваров А.Р.</u> (директор филиала «Зап-Сибазэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»); Скуратов С.Н.; <u>Шнырёв А.Г.</u> (зам. директора Департамента государственной политики в области ГА Минтранса России)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Пересмотреть приказ ФАС России от 24 ноября 1998 г. № 339 «Об утверждении и введении в действие перечня запасных аэродромов Российской Федерации» (с изменениями на 18 октября 2006 г.) с целью обеспечения круглосуточного функционирования необходимого количества запасных аэродромов, с одновременным решением вопроса об их дотировании со стороны государства. · Увеличить финансирование СПАСОП (в первую очередь для приобретения современного аварийно-спасательного оборудования, обеспечения дежурства самолетов и вертолетов, повышения заработной платы персонала).
<p>4. Проблемы обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности</p> <p>4.1. О модернизации Государственной программы обеспечения безопасности полетов.</p> <p>4.2. О разграничении обязанностей и ответственности за обеспечение авиационной безопасности.</p>	<p>Горбенко В.М.; Горлов В.В.; Нерадько А.В.; Пивоваров А.Р.; Скуратов С.Н.; Трубаев П.В.; Чернов О.Г.; Шарипов В.А.* Шнырёв А.Г.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Модернизировать государственную программу обеспечения безопасности полетов с учетом изменения требований РУБП и СУБП как для эксплуатантов, так и для производителей авиационной техники. Усилить государственный контроль внедрения системы УБП в соответствии с рекомендациями ИКАО и обязательствами РФ в этой организации. · Отказаться от принудительных, административных методов укрупнения авиакомпаний со стороны органов авиационной власти. · Раскрыть основополагающие понятия «территория аэропорта», «границы территории (периметр)», от которых напрямую зависит объем обязанностей и пределы ответственности юридических лиц. · Не возлагать на субъект транспортной инфраструктуры ответственность за выявление и пресечение попыток совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, поскольку авиапредприятия не являются субъектами федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности».

<p>5. Совершенствование системы подготовки авиационного персонала</p> <p>5.1. Обеспечение подготовки летного состава.</p> <p>5.2. Обеспечение подготовки наземного персонала.</p>	<p>Бойчук М.Ю.; <u>Гончарук П.А.</u> (командир ЛО ВС Б-747 ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»); <u>Домрачев В.Г.</u> (зам. директора ГБУ НСО «Новосибирский учебный авиационный центр им А.И. Покрышкина»); <u>Костин В.В.</u> (президент ООО «Авиатехснаб»); Нерадько А.В.; Пивоваров А.Р.; Скуратов С.Н.; <u>Смуров М.Ю.</u> (ректор ФГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА»); Трубаев П.В.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Увеличить бюджетное финансирование учебных заведений ГА и государственных центров подготовки авиационного персонала (в первую очередь, для приобретения современных самолетов, вертолетов и комплексных тренажеров, повышения зарплаты преподавательского и инструкторского состава). · Рекомендовать руководителям предприятий и организаций ГА содействовать государству в финансировании образовательных учреждений отрасли путем заключения с ними договоров на целевую подготовку летного состава и наземного персонала. · Оснастить комплексными тренажерами ВС (КТВС) и штурманскими тренажерами (ШТ), включая КТВС и ШТ к самолетам А-320 и CRJ-200 (CL-600-2B19) Единый тренажерный центр по современным типам воздушных судов, создаваемый при СПГУ ГА. · Возобновить военную подготовку в учебных заведениях ГА, осуществляющих обучение летного состава; предоставить курсантам и выпускникам указанных учебных заведений право взамен военной службы по призыву проходить альтернативную гражданскую службу на предприятиях и в организациях ГА или проходить обязательную военную службу в частях ВВС РФ. · В связи с выводом из эксплуатации Ту-134, Ан-24, Ан-26, Як-40 и др. выделить финансовые средства на переподготовку бортиженеров и бортмехаников на пилотов по программе, начатой в 2010 году, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 14 декабря 2009 г. № 1011 «О предоставлении в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию дополнительных мероприятий, направленных на снижение напряженности на рынке труда субъектов Российской Федерации». · Осуществлять со стороны государства экономическое стимулирование молодых специалистов – выпускников учебных заведений ГА, работающих в северных и удаленных регионах Российской Федерации.
--	--	---

<p>6. Совершенствование экономических механизмов функционирования гражданской авиации</p> <p>6.1. Отмена НДС на внутрироссийские авиаперевозки.</p> <p>6.2. Ценообразование на отечественную авиационную технику.</p> <p>6.3. Условия транспортной доступности.</p>	<p>Бородин А.В.; Горлов В.В.; Корякин А.В.; Халин П.А.; Левитин И.Е.; Нерадько А.В.; Новак А.В.; Сулейманов Р.Р.; Фридлянд А.А.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Решить вопрос об установлении нулевой ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки или субсидирования в сопоставимых размерах отечественных авиакомпаний, выполняющих социально значимые региональные и местные перевозки. · Проанализировать систему установления производителями цен на отечественную авиационную технику, как по конечным изделиям, так и по всей технологической цепочке и номенклатуре. Обязать производителей перейти на международную технологию продажи авиационной техники на основе информационной поддержки изделий (интегрированной логистической поддержки). Упорядочить на государственном уровне ценообразование на новые типы отечественных ВС и запасные части к ним. · Разработать Концепцию и на ее основе Федеральную целевую программу восстановления и развития региональной авиации, взаимосвязанную с программами развития регионов страны и являющуюся инструментарием реализации «Транспортной стратегии России на период до 2030 года». · Провести мониторинг всех населенных пунктов, между которыми возможно только авиационное сообщение, и определить приоритетные воздушные линии для увеличения транспортной доступности регионов для граждан и бизнеса. Выявить наиболее нуждающееся население и рассмотреть возможности субсидирования субъектов авиатранспортной деятельности и/или дотирования непосредственно граждан. · Разработать Методические основы субсидирования региональных и социально значимых перевозок на местных воздушных линиях и аэропортовой деятельности из федерального и региональных бюджетов и предложения по перераспределению соответствующих полномочий между федеральными органами государственной власти и органами государственной власти субъектов РФ. · Ограничить монополизм производителей авиатоплива и осуществлять государственное регулирование цен на авиатопливо. Разработать для этого необходимый механизм регулирования, в т.ч. с учетом условий выполнения социально значимых авиаперевозок. · Уточнить методическую базу формирования экономически обоснованных ставок сборов за аэропортовое обслуживание и метеобеспечение с учетом особенностей региональных перевозок.
--	---	--

<p>7. Совершенствование правового поля гражданской авиации</p> <p>7.1. Нормативная правовая база, регулирующая работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере ГА.</p> <p>7.2. Необходимость защиты интересов прав граждан, авиационного бизнеса и интересов государства на международной арене</p> <p>7.3. Взаимодействие между государством, авиабизнесом и авиационной общественностью.</p>	<p>Бордунов В.Д.*; Бородин А.В.; Горлов В.В.; Корякин А.В.; Халин П.А.; Левитин И.Е.; Нерадько А.В.; Новак А.В.; Сулейманов Р.Р.; Фридлянд А.А.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Разработать проект Федерального закона Российской Федерации о транспортной доступности регионов для населения и бизнеса, предусмотрев в нем стандарты качества услуг транспорта и его инфраструктуры, в том числе минимальные социальные стандарты транспортных услуг. · Объединить усилия государства и бизнеса для защиты интересов российских перевозчиков и пассажиров от торговли ЕС квотами на эмиссию парниковых газов в гражданской авиации, поскольку торговля этими квотами противоравна с точки зрения Европейской конвенции от 4 ноября 1950 г. «О защите прав человека и основных свобод». · Привести российскую нормативную правовую базу, регламентирующую работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере ГА, в соответствие с нормами международного воздушного права, предусмотрев использование механизмов саморегулирования. · Создать из представителей авиационной науки, бизнеса, общественности и власти рабочий орган (рабочую группу), осуществляющий постоянный мониторинг состояния правовой базы ГА. · Развивать совместными усилиями механизмы саморегулирования, призванного обеспечить условия для необходимого баланса экономических интересов государства, авиационного бизнеса и потребителей услуг гражданской авиации.
---	---	---

* – участвовал в заочной форме (тезисы выступления/публикации в СМИ)

РЕШЕНИЕ
участников «круглого стола» по теме
«Обеспечение доступности населения
к региональным авиационным перевозкам»,
состоявшегося в рамках Всероссийской конференции транспортников
«Программа Общероссийского Народного Фронта как механизм
транспортной доступности населения и бизнеса»

Рассмотрев проблемы обеспечения доступности населения к региональным авиационным перевозкам, участники «круглого стола» – представители авиационной общественности и авиационного бизнеса – отмечают, что в 2000-х годах развитие гражданской авиации осуществлялось на основе «Транспортной стратегии России на период до 2030 года» и Федеральных целевых программ, разработанных на базе современных интегрированных высокоэффективных технологий.

Реализация указанных программ уже дала определенные позитивные результаты.

Ежегодный рост пассажирооборота воздушного транспорта, начиная с 2000 года, составил в среднем около 10% – один из самых высоких на мировом рынке. В 2009 году, вследствие финансового кризиса произошло некоторое снижение объема перевозок. Однако в 2010 году, объем перевозок пассажиров превысил уровень 2009 года на 26,2% и достиг почти 57 млн. пассажиров. В текущем году за 9 месяцев рост составил 12,8%. Следует отметить, что в 2010 году пассажирооборот гражданской авиации вырос на 30,8% и превысил 147 млрд. пкм. За 9 месяцев 2011 года рост составил 13,6% и по итогам текущего года ожидается восстановление уровня, достигнутого гражданской авиацией России в 1991 году.

Это стало возможным благодаря усилиям коллективов и руководителей авиапредприятий; увеличению государственных и частных инвестиций в развитие узловых аэропортов и аэродромов; модернизации системы управления воздушным движением; субсидированию из федерального бюджета в течение последних лет перелетов граждан,



проживающих на окраинах страны, и повышению доходов граждан. Существенным фактором увеличения объема авиаперевозок является внедрение российскими авиакомпаниями современных типов иностранных самолетов с высокой топливной эффективностью.

Важную роль в поддержке региональной авиации и региональных аэропортов сыграли правительственные решения о создании федеральных казенных предприятий и меры субъектов Федерации по субсидированию полетов на местных воздушных линиях.

Определяющими факторами дальнейшего развития гражданской авиации в целом и решения задачи повышения транспортной доступности регионов для населения и бизнеса призваны стать возрождение отечественного авиастроения, увеличение государственной поддержки предприятий воздушного транспорта и уменьшение финансовой нагрузки на них путем снижения налогового бремени и таможенных сборов.

Отмечая повышение внимания государства к гражданской авиации и значительные темпы роста авиаперевозок в целом, участники «круглого стола» констатируют, что в сфере воздушного транспорта имеются серьезные проблемы системного характера, которые не позволяют добиться аналогичных результатов в региональной авиации.

В области авиационной техники

- Практическое отсутствие производства современных отечественных региональных самолетов. Воздушные суда советского производства, которые выполняют около 75% региональных перевозок, технически и морально устарели. Производство самолетов Ил-114, Ан-140, Ан-148, Ан-38, Ан-3Т – штучное, надежность низкая, послепродажное обеспечение эксплуатации со стороны промышленности не организовано, цены на указанные самолеты высоки (например, Ан-140 – около 20 млн. долл.). Существующая кредитно-лизинговая система недоступна большей части эксплуатантов из-за ее высокой затратности. Отсутствуют современные отечественные самолеты и вертолеты для местных линий вместимостью до 5, до 9 и до 19 кресел.

Перечисленные факторы способствовали существенной деформации маршрутной сети и структуры авиаперевозок в России.

- Весьма вероятный с 1 января 2012 года вывод из эксплуатации на регулярных линиях значительной части парка Ту-134, Ан-24, Ан-26 и Як-40 в связи с вступлением в силу новой редакция Федеральных авиационных правил (ФАП-128).

Предлагаемое решение поставит многие региональные авиакомпании на грань банкротства и при отсутствии адекватных решений по обновлению парка ВС усугубит кризис региональных авиаперевозок и тем самым снизит транспортную доступность в регионах, где авиация является по существу единственным видом транспортного сообщения.

В области наземной инфраструктуры гражданской авиации

- Критическая степень износа основных фондов региональных аэропортов.
- Диспропорции в развитии сети аэропортов регионального значения и чрезмерная загруженность аэропортов Московского авиационного узла, через которые осуществляется основная часть авиаперевозок.

- Недостаточное финансирование аэропортовой инфраструктуры за счет средств федерального бюджета, предусмотренных программами развития гражданской авиации, в частности, Концепцией развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года.

- Неудовлетворительное решение вопроса о ставках арендной платы за земли, находящиеся в федеральной собственности и занятые аэропортами и аэродромами.

- Намерение Минэкономразвития России изменить указанные арендные ставки заслуживает положительной оценки. Однако в приказе от 26 октября 2011 г. № 597 «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов направленного на регистрацию в Минюст России, не учтена специфика производственной структуры предприятий гражданской авиации, зафиксированная в Воздушном кодексе РФ. Предложенное Минэкономразвития России решение оставляет гражданскую авиацию в дискриминируемом положении относительно конкурирующих видов транспорта и будет негативно влиять на состояние наземной инфраструктуры гражданской авиации.

- Избыточные сертификационные требования к региональным аэропортам и аэропортам местных воздушных линий, не учитывающие невысокую операционную активность, фактические объемы выполняемых работ и специфику местных условий.

В области экономических механизмов и госрегулирования

- Неразвитость современных экономических механизмов, способных сформировать благоприятную среду для привлечения инвестиций в гражданскую авиацию.
- Сильное финансовое давление на хозяйствующие субъекты гражданской авиации, в частности, путем взимания с авиаперевозчиков (в отличие от международных перевозок) НДС за перевозки на внутренних авиалиниях.
- Чрезмерное вмешательство государства в деятельность хозяйствующих субъектов и попытки воздействовать на рынок авиаперевозок административным путем (проект постановления Правительства РФ о внесении изменений в Положение о лицензировании авиаперевозок), что напрямую противоречит Конституции РФ, Гражданскому кодексу РФ, Государственной программе обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации и нормам международного воздушного права; создает угрозу коренных изменений в структуре внутренних авиаперевозок и может привести к коллапсу региональной авиации.

В области подготовки авиационного персонала

- Разрушение целостной системы подготовки /переподготовки кадров авиационного персонала.
- Недостаточное бюджетное финансирование учебных заведений, занятых подготовкой авиационного персонала.

Дефицит авиационного персонала, в первую очередь, высококвалифицированных кадров (летных, инженерно-технических и управленческих кадров).

Низкий уровень заработной платы преподавательского и инструкторского состава.

В области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности

- Недостатки в правовом регулировании этих вопросов.
- Отсутствие практики применения РУБП ИКАО органами авиационной власти при оценке деятельности авиакомпаний в указанной сфере деятельности.
- Низкий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности.

В области правового регулирования

- Несовершенство правовой базы, регулирующей работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации: отсутствие системного подхода к ее формированию, отсутствие кодификации, «мозаичность», взаимная противоречивость (несбалансированность) нормативных правовых актов, наличие существенных «белых пятен» в правовой базе.
- Наличие несогласованности и противоречий между отечественным воздушным законодательством и нормами международного воздушного права.

В области взаимодействия между государством, авиационным бизнесом и авиационной общественностью

- Неразвитость саморегулирования в гражданской авиации, призванного обеспечить условия для необходимого баланса между экономическими интересами государства и авиапредприятий и требованиями к обеспечению безопасности полетов пассажиров.

Участники «круглого стола» считают, что решение вышеуказанных проблем требует системного подхода со стороны государства, авиационного бизнеса и авиационной общественности и предлагают следующие меры для повышения доступности региональных авиаперевозок для граждан и бизнеса.

1. В области авиационной техники

1.1. Стимулировать производство уже имеющихся современных типов отечественных самолетов и вертолетов для региональной авиации (Ан-140 и др.) путем формирования консолидированного заказа через лизинговые

компания, подконтрольные государству, и их сбыт авиаперевозчикам на благоприятных кредитно-лизинговых условиях, в т.ч. с использованием механизмов бюджетного субсидирования.

1.2. Снять таможенные пошлины на все типы самолетов и вертолетов, конкурентоспособные аналоги которых не производятся в достаточном количестве в Российской Федерации, на запасные части к ним и тренажеры.

1.3. Увязать сроки введения в действие соответствующих пунктов ФАП-128 в отношении самолетов Ту-134, Ан-24 и Як-40 с реальными возможностями проведения надлежащей замены указанных ВС в парке региональной авиации. Условия введения пункта 5.76 ФАП-128 должны носить рекомендательный характер для эксплуатанта вертолетов по аналогии с зарубежной практикой.

1.4. Провести модернизацию самолетов Як-40 и Ан-2 и вертолетов Ми-8Т с целью продолжения их эксплуатации на период подготовки к серийному выпуску современных отечественных аналогов.

1.5. Возобновить выпуск авиационного бензина Б-91/115 или организовать консолидированное приобретение его зарубежного аналога: «AVGAZ 100LL» на период перехода на новую авиационную технику и продолжения эксплуатации самолетов Ан-2.

2. В области наземной инфраструктуры гражданской авиации

2.1. Перевести социально значимые аэропорты РФ, вертодромы и государственные посадочные площадки, расположенные в северных и удаленных регионах и обслуживающие малоинтенсивные пассажиропотоки, в категорию федеральных казенных предприятий с учетом опыта уже действующих ФКП.

2.2. Приостановить регистрацию в Минюсте России приказа Минэкономразвития России от 26 октября 2011 г. № 597 «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов» и вернуть его на доработку с учетом требований Воздушного кодекса РФ и экономических интересов предприятий наземной инфраструктуры воздушного транспорта.

2.3. Разработать механизм формирования размеров арендной платы за использование федеральных аэродромных комплексов, адекватно учитывающий финансовые возможности операторов аэропортов.

2.4. Упростить сертификационные требования к региональным аэропортам и аэропортам местных воздушных линий, вертодромам и посадочным площадкам с учетом объемов выполняемых работ и специфики местных условий.

2.5. Снять таможенные пошлины на все виды наземной аэродромной и аэропортовой техники, не производящейся в Российской Федерации, и запасные части к ней.

3. В области экономических механизмов и госрегулирования

3.1. Решить вопрос об установлении нулевой ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки по аналогии с зарубежной практикой или субсидировании в сопоставимых размерах отечественных авиакомпаний, выполняющих социально значимые региональные и местные перевозки. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.

3.2. Проанализировать систему установления производителями цен на отечественную авиационную технику, как по конечным изделиям, так и по всей технологической цепочке и номенклатуре. Обязать производителей перейти на международную технологию продажи авиационной техники на основе информационной поддержки изделий (интегрированной логистической поддержки) Упорядочить на государственном уровне ценообразование на новые типы отечественных воздушных судов и запасные части к ним.

3.3. Разработать Концепцию и на ее основе механизмы формирования и реализации Федеральной целевой программы восстановления и развития региональной авиации, взаимосвязанной с программами развития регионов страны. Данная программа должна быть реальным инструментарием реализации «Транспортной стратегии России на период до 2030 года». Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012-2013 годы.

Наряду с долгосрочными целями выделить в программе краткосрочные и среднесрочные цели, которые подлежат реализации в течение ближайших лет.

3.4. Провести мониторинг всех населенных пунктов, между которыми возможно только авиационное сообщение, и определить приоритетные воздушные линии для увеличения транспортной доступности регионов для граждан и бизнеса. Выделить среди всего населения в таких районах фокус-группы по уровню доходов и рассмотреть возможности субсидирования субъектов авиатранспортной деятельности и/или дотирования непосредственно граждан. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.

3.5. Разработать Методические основы субсидирования региональных авиаперевозок и социально значимых перевозок на местных воздушных линиях (в особенности, в северных и труднодоступных районах) и аэропортовой деятельности из федерального и региональных бюджетов и предложения по совершенствованию действующего законодательства о разграничении соответствующих полномочий между федеральными органами государственной власти и органами государственной власти субъектов Российской Федерации. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.

3.6. Ограничить монополизм компаний – производителей авиатоплива и осуществлять государственное регулирование цен на авиатопливо. Разработать для этого необходимый механизм регулирования, в т.ч. с учетом условий выполнения социально значимых авиаперевозок.

3.7. Уточнить методическую базу формирования экономически обоснованных ставок сборов за аэропортовое обслуживание и метеобеспечение с учетом особенностей региональных перевозок.

4. В области развития системы организации воздушного движения

4.1. Пересмотреть приказ ФАС России от 24 ноября 1998 г. № 339 «Об утверждении и введении в действие перечня запасных аэродромов Российской Федерации» (с изменениями на 18 октября 2006 г.) с целью обеспечения круглосуточного функционирования необходимого количества запасных аэродромов, с одновременным решением вопроса об их дотировании со стороны государства.

4.2. Увеличить финансирование СПАСОП (в первую очередь для приобретения современного аварийно-спасательного оборудования, обеспечения дежурства самолетов и вертолетов, повышения заработной платы персонала).

5. В области подготовки авиационного персонала

5.1. Увеличить бюджетное финансирование учебных заведений гражданской авиации и государственных центров подготовки авиационного персонала (в первую очередь, для приобретения современных самолетов, вертолетов и комплексных тренажеров, повышения зарплаты преподавательского и инструкторского состава).

5.2. В целях формирования и развития материально-технической базы создаваемого при Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации Единого тренажерного центра по современным типам воздушных судов обеспечить оснащение его комплексными тренажерами ВС (КТВС) и штурманскими тренажерами (ШТ), включая КТВС и ШТ к самолетам А-320 и CRJ-200 (CL-600-2B19).

5.3. В связи с выводом из эксплуатации самолетов Ту-134, Ан-24, Ан-26, Як-40 и др. выделить финансовые средства на переподготовку бортинженеров и бортмехаников на пилотов по программе, начатой в 2010 году в соответствии с постановлением Правительства РФ от 14 декабря 2009 г. № 1011 «О предоставлении в 2011 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию дополнительных мероприятий, направленных на снижение напряженности на рынке труда субъектов Российской Федерации».

5.4. В целях повышения качества профессионального образования курсантов и эффективности использования потенциала высших и средних профессиональных учебных заведений ГА в интересах обеспечения обороны и безопасности страны возобновить военную подготовку в учебных заведениях ГА, осуществляющих обучение летного состава. Предоставить курсантам и выпускникам указанных учебных заведений право взамен военной службы по призыву проходить альтернативную гражданскую службу на предприятиях и в организациях гражданской авиации или проходить обязательную военную службу в частях Военно-Воздушных сил Российской Федерации.

5.5. Осуществлять со стороны государства экономическое стимулирование молодых специалистов – выпускников учебных заведений ГА, работающих в северных и удаленных регионах Российской Федерации

5.6. Рекомендовать руководителям предприятий и организаций гражданской авиации содействовать государству в финансировании образовательных учреждений отрасли путем заключения с ними договоров на целевую подготовку летного состава и наземного персонала.

6. В области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности

6.1. Модернизировать государственную программу обеспечения безопасности полетов с учетом изменения требований РУБП и СУБП как для эксплуатантов, так и для производителей авиационной техники. Усилить государственный контроль внедрения системы УБП в соответствии с рекомендациями ИКАО и обязательствами Российской Федерации в этой организации. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.

6.2. Отказаться от принудительных, административных методов укрупнения авиакомпаний со стороны органов авиационной власти.

6.3. Раскрыть основополагающие понятия «территория аэропорта», «границы территории (периметр)», от которых напрямую зависит объем обязанностей и пределы ответственности юридических лиц.

6.4. Не возлагать на субъект транспортной инфраструктуры ответственность за выявление и пресечение попыток совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, поскольку авиапредприятия не являются субъектами федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности».

7. В области правового регулирования

7.1. Разработать проект Федерального закона Российской Федерации о транспортной доступности регионов для населения и бизнеса, предусмотрев в нем стандарты качества услуг транспорта и его инфраструктуры, в том числе минимальные социальные стандарты транспортных услуг.

7.2. Объединить усилия государства и бизнеса для защиты интересов российских перевозчиков и пассажиров от торговли ЕС квотами на эмиссию парниковых газов в гражданской авиации, поскольку торговля этими квотами противоправна с точки зрения Европейской конвенции от 4 ноября 1950 г. «О защите прав человека и основных свобод».

7.3. Проанализировать состояние нормативной правовой базы, регламентирующей работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации. На основе анализа провести ее систематизацию, кодификацию, разработать перечень необходимых нормативных правовых документов по всем неурегулированным в правовом отношении вопросам. Отменить устаревшие нормативные правовые документы. Привести российскую нормативную правовую базу, регламентирующую работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации, в соответствие с нормами международного воздушного права. Включить данную тему в План НИОКР Минтранса России на 2012 год.

7.4. Создать из представителей авиационной науки, бизнеса, общественности и власти рабочий орган (рабочую группу), осуществляющий постоянный мониторинг состояния правовой базы гражданской авиации.

8. В области взаимодействия между государством, авиационным бизнесом и авиационной ответственностью

8.1. Развивать совместными усилиями механизмы саморегулирования, призванного обеспечить условия для необходимого баланса экономических интересов государства, авиационного бизнеса и потребителей услуг гражданской авиации.

8.2. Решить вопрос о передаче части избыточных функций от органов федеральной авиационной власти действующим в гражданской авиации саморегулируемым организациям.

8.3. Использовать потенциал и механизмы СРО при решении всех вышеперечисленных в настоящем Решении проблем.

Ведущие круглого стола:
Президент СРОО МАРАП
Н.Н.Ивановский

Председатель Совета СРО АБ
Р.Р.Сулейманов



Круглый стол «Взаимодействие власти и бизнеса по кадровому и научному обеспечению модернизации транспортного комплекса»

Модератор Верескун Владимир Дмитриевич – Вице-президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта России, ректор Сибирского государственного университета путей сообщения

Со-модератор Пашков Константин Анатольевич – Директор Административного департамента Министерства транспорта российской Федерации

Выступления		
Максимов Сергей Анатольевич	Президент Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири (СТЭЛС)	Развитие профессиональных сообществ как один из основных элементов государственно-частного партнерства при развитии транспортной системы России
Панычев Александр Юрьевич	Ректор Омского государственного университета путей сообщения	Роль государства, бизнеса и общества в обеспечении качества подготовки специалистов
Бокарев Сергей Александрович	Проректор по научной работе Сибирского государственного университета путей сообщения	Развитие системы подготовки научных кадров для транспортной отрасли

Елисеев Борис Петрович	Ректор Московского государственного технического университета гражданской авиации	Опыт работы МГТУГА с авиационными предприятиями по подготовке и повышению квалификации инженерно-технических кадров для гражданской авиации
Костылев Иван Иванович	Президент Государственной морской академии им. адм. С.О. Макарова	Подготовка кадров для флота в современных условиях
Брусянин Дмитрий Алексеевич	Директор научно-исследовательской части Уральского государственного университета путей сообщения	Работа инновационно-внедренческого комплекса УрГУПС по обеспечению деятельности предприятий транспортного комплекса
Подвербный Вячеслав Анатольевич	Директор Восточно-Сибирского института проектирования транспортных систем Иркутского государственного университета путей сообщения	Совершенствование подготовки специалистов в области строительства железных дорог на примере ИрГУПС

Решение круглого стола «Взаимодействие власти и бизнеса по кадровому и научному обеспечению модернизации транспортного комплекса»

1. Одним из главных факторов эффективного кадрового и научного обеспечения инновационного развития транспорта является дальнейшее укрепление партнёрства власти, бизнеса и отраслевых вузов. Интеграция деятельности различных видов транспорта для повышения качества подготовки инженерных кадров, и воспроизводства специалистов и научных кадров нового поколения, в первую очередь, в области управления логистическими узлами, транспортными системами и коридорами, интермодальными и мультимодальными перевозками.

2. Общее понимание и пути достижения намеченной цели сформулированы в Программе Общероссийского народного фронта. Это:

- создание головного национального исследовательского транспортного университета, работающего на интересы отрасли в целом, способного взять на себя роль системного интегратора общетранспортных и межтранспортных научных, образовательных, внедренческих и иных задач единой транспортной системы страны;

- создание условий для более заинтересованного участия бизнеса в образовательном процессе за счёт налоговых преференций для транспортных предприятий, передающих высшим учебным заведениям новые образцы техники для развития учебно-научной и лабораторной базы, и вузов, использующих эти образцы для повышения качества образовательного процесса и проведения научных исследований;

- обеспечение материальной поддержки и пакета социальных гарантий (включая пенсионное обеспечение) для преподавателей вузов;

- государственная поддержка ведущих научных школ вузов;

- введение в практику финансирования всех этапов комплексных научных исследований, включающих фундаментальные, поисковые и прикладные работы, вплоть до внедрения опытных образцов.

При этом общими задачами бизнеса и вузов являются:

- развитие учебно-научной базы вузов транспорта;

- интенсивное внедрение в учебный процесс научных инноваций;

- проведение научных исследований по наиболее актуальным прорывным технологиям на транспорте;

- воспроизводство для отрасли нового поколения научных кадров.

3. Для достижения поставленных целей необходимо предложить Координационному Совету Общероссийского народного фронта и Союзу транспортников России:

- обратиться в Минфин, Минэкономразвития и Минобрнауки России с просьбой предусмотреть проведение в 2012 году третьего этапа конкурсного отбора университетов на получение категории «национальный исследовательский университет»;

- обратиться в Правительство РФ с просьбой рассмотреть вопрос о перераспределении бюджетных средств, выделяемых на развитие вузовской науки, между Министерством образования и науки РФ и Министерством транс-



порта РФ, которое должно получить право оказания необходимой финансовой поддержки развитию научного потенциала вузов транспорта;

– обратиться в Государственную Думу и Совет Федерации РФ с просьбой внести изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации, направленные на совершенствование взаимодействия потенциальных работодателей и учебных заведений в плане организации производственной практики студентов и передачи вузам учебного оборудования;

– обратиться в Правительство РФ и Государственную Думу РФ с просьбой рассмотреть вопрос о корректировке действующего законодательства (94-ФЗ), предоставляющей научным школам бюджетных вузов права приоритетного получения заказов на проведение научных исследований и разработок;

– предложить Министерству транспорта РФ рассмотреть вопрос о создании целевого отраслевого Фонда поддержки транспортного образования и науки.

Считать основными проблемами по итогам обсуждения на круглом столе:

1. Создание головного национального исследовательского транспортного университета, работающего на интересы отрасли в целом, способного взять на себя роль системного интегратора общетранспортных и межтранспортных научных, образовательных, внедренческих и иных задач единой транспортной системы страны;

2. Создание условий для более заинтересованного участия бизнеса в образовательном процессе за счёт налоговых преференций для транспортных предприятий, передающих высшим учебным заведениям новые образцы техники для развития учебно-научной и лабораторной базы;

3. Для научного обеспечения Транспортной Стратегии России предусмотреть государственную поддержку ведущих научных школ ВУЗов, ввести в практику финансирование всех этапов комплексных научных исследований, включающих фундаментальные, поисковые и прикладные работы, вплоть до внедрения опытных образцов.

РЕЗОЛЮЦИЯ ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ТРАНСПОРТНИКОВ

«Программа Общероссийского народного фронта как механизм к транспортной доступности населения и бизнеса»

г. Новосибирск

8 ноября 2011 г.

Участники Всероссийской конференции транспортников проанализировали транспортный раздел Программы народных инициатив Общероссийского народного фронта (НП ОНФ) на семи круглых столах (приложение №1) и сделали предложения как по дополнению Программы, так и для обсуждения на Пленарном заседании Всероссийской конференции транспортников.

И отмечают, что, несмотря на негативные последствия мирового экономического кризиса, за последние 5 лет в транспорте России реализован системный комплекс мер **по его модернизации в целях повышения транспортной доступности для населения и бизнеса.**

Правительством Российской Федерации принят базовый документ **«Транспортная стратегия России на период до 2030 года»**, разработанный на базе интегрированных высокоэффективных интеллектуальных технологий, реализация которых позволит обеспечить социальный уровень подвижности всех слоёв населения на всей территории России, а также предоставление транспортных услуг всем секторам экономики **на уровне лучших мировых достижений.**

В области автомобильного транспорта пассажирский транспорт ежедневно перевозит около 60 млн. пассажиров по 2 млн. транспортных коммуникаций на всей территории страны.

Принят Федеральный Закон «Устав автомобильного транспорта».

В 2008-2009 гг. реализована Правительственная Программа по оказанию помощи регионам в приобретении автобусов и троллейбусов, закуплено около 8,5 тысяч единиц, что в целом позволило в самые сложные годы сохранить достигнутый уровень транспортного обслуживания населения. Прямым следствием этого стало увеличение объемов услуг наземного пассажирского транспорта в 36 регионах страны.

В ряде областных центров осваиваются интеллектуальные технологии в организации пассажирских перевозок с использованием систем Глобальной навигационной связи (ГЛОНАСС) и телекоммуникационных технологий.

Грузовой транспорт в самых сложных экономических и дорожных условиях перевозит около 7 млрд. тонн грузов и обеспечивает все потребности страны в автомобильных перевозках.

Реализация Правительственной Программы по предоставлению таможенных и налоговых льгот на приобретение транспортных средств зарубежного производства обеспечила возможность Российским международным перевозчикам обновить до 30% парка грузовых автомобилей и позволила увеличить свою долю рынка международных автомобильных перевозок на 25%.

Принятые решения о либерализации порядка проведения техосмотров автотранспортных средств позволяют существенно упростить и ускорить прохождение этих процедур.

В автодорожном хозяйстве принят базовый закон об автомобильных дорогах – документ, комплексно регулирующий все стороны деятельности дорожной отрасли.

Правительством Российской Федерации утверждены нормативы затрат на содержание и ремонт федеральных автомобильных дорог, а также принято решение о завершении перехода в 2014 году на финансирование по этим нормативам.

Воссозданы федеральные и региональные дорожные фонды, определены источники их финансового наполнения, позволяющие существенно увеличить объемы работ по строительству, содержанию и ремонту автомобильных дорог, а также обеспечивающие основу для долгосрочного планирования, значительного повышения качества строительства и реконструкции автодорожных коммуникаций.

Реализован ряд крупнейших инвестиционных проектов, в т.ч.:

- заканчивается строительство автомобильной дороги Москва – Владивосток.
- реализована Программа строительства внеклассных искусственных сооружений, включающая в себя 18 крупнейших мостов общей длиной более 18 км, в том числе мосты через Волгу в Ульяновске, Саратове и Волгограде, через Оку в Муроме, Обь в Новосибирске, Енисей в Красноярске и т.д.;

- завершено строительство ряда обходов крупных городов, в том числе Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, северного обхода Новосибирска, обходов Иркутска, Красноярска, Нальчика, ряда других.

На концессионной основе начинается строительство скоростной дороги Москва – Санкт-Петербург, а также ведется строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-4 «Дон», что позволяет создать современный автодорожный маршрут высокого класса, соединяющий северо-запад и запад России с южными районами и морскими портами черноморского побережья Кавказа.

В области воздушного транспорта. Ежегодный рост пассажирооборота воздушного транспорта, начиная с 2000 года, составил в среднем около 10% – один из самых высоких на мировом рынке. В 2009 году вследствие финансового кризиса произошло некоторое снижение перевозок. Однако в 2010 году объем перевозок пассажиров превысил уровень 2009 года на 26,2% и достиг почти 57 млн. пассажиров. В текущем году за 9 месяцев рост составил 12,8%. Следует отметить, что в 2010 году пассажирооборот гражданской авиации вырос на 30,8% и превысил 147 млрд. пкм. За 9 месяцев 2011 года рост составил 13,6% и по итогам текущего года ожидается восстановление уровня, достигнутого гражданской авиации России в 1991 году.

Такая динамика обеспечена за счет обновления парка воздушных судов, а также увеличения государственных и частных инвестиций в инфраструктуру воздушного транспорта.

Проведена реконструкция взлетно-посадочных полос в 38 аэропортах, осуществлена замена светосигнального оборудования в 32 аэропортах. Осуществляется глубокая модернизация системы управления воздушным движением. Наиболее важными проектами гражданской авиации в 2011 году является реконструкция аэродромных комплексов аэропортов Сочи, Владивосток, Казань, аэропортов Московского авиационного узла и Курильских островов. Завершена реконструкция аэродрома аэропорта Горно-Алтайск, открыта ВПП с искусственным покрытием в г. Анапе; реконструирован участок перекрестий ВПП во Внуково, открыта ВПП в Минеральных Водах; несколько ранее в 2010 году введена в эксплуатацию вторая ВПП в аэропорту Толмачево, открыты новый международный аэропорт в г. Геленджике и ряд других объектов инфраструктуры гражданской авиации.

Эффективно работает государственное субсидирование авиаперевозок граждан, проживающих в удаленных регионах страны. Впервые за последние 20 лет предоставлена существенная государственная поддержка аэропортам Крайнего Севера посредством принятия Правительством Российской Федерации решения о создании федеральных казенных предприятий («Аэропорты Севера», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Красноярья» и др.).

С 2012 года начнет реализовываться Программа государственной поддержки авиакомпаний, приобретающих региональные воздушные суда, вне зависимости от страны-производителя.

В связи с ростом объемов перевозок за последние 5 лет вдвое увеличен прием курсантов в летные училища.

На водном транспорте за последние несколько лет внесены существенные изменения в национальное законодательство в области транспорта:

Приняты федеральные законы: о морских портах в Российской Федерации; о создании Российского международного реестра судов; по поддержке российского судостроения и судоходства, которые создают условия для привлечения под российский флаг новых современных судов и значительного увеличения объемов строительства в России коммерческого флота (транспортного, рыбопромыслового, специального), сооружений и объектов инфраструктуры для обеспечения устойчивой работы Северного морского пути;

В перечень приоритетных государственных задач включена проблема развития судоходства по Северному морскому пути – «исторически сложившейся национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике». В этой связи принята Программа строительства арктических ледоколов и создания государственной системы управления Северным морским путем.

Разработан и внесен в Государственную Думу проект федерального закона о государственном регулировании торгового мореплавания в акватории Северного морского пути.

В результате мер, направленных на сбалансированное развитие портовых мощностей, объем перевалки грузов в российских морских портах составил в 2010 году 525,8 млн. тонн, превысив совокупный грузооборот всех портов

СССР; доля участия российских портов в обработке грузов российской внешней торговли возросла до 85% против 50 % в предыдущий период.

В связи с увеличением бюджетного финансирования в 2 раза, реализован ряд системных проектов по модернизации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений.

Введена в эксплуатацию вторая нитка шлюза Кочетовского гидроузла, что позволило устранить одно из узких мест на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (ЕГС).

На железнодорожном транспорте реализован ряд крупных проектов по развитию железнодорожной транспортной инфраструктуры:

- В 2009 г. началось регулярное движение скоростных поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом, а в 2010 году Москва – Нижний Новгород. В этом же году состоялось открытие международного скоростного движения поездов между Санкт-Петербургом и Хельсинки;

- В 2011 году в Хабаровском крае была досрочно закончена проходка нового Кузнецовского тоннеля, который значительно увеличил пропускные способности на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань;

- Завершается строительство железнодорожных транспортных путей, которые соединят столицу Республики Саха – город Якутск с Байкало-Амурской магистралью.

Намеченное на 2013 год строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» или Северный широтный ход обеспечит кратчайший выход Уральского и Сибирского регионов к морским портам Архангельска, Мурманска и Финляндии.

Реализован большой объем других мероприятий по развитию и модернизации по всем видам транспортной деятельности.

Вместе с тем в работе транспортного комплекса остаётся ряд серьёзных проблем, требующих решения в течение ближайшего периода.

19 крупных проблем решаются в соответствии с протоколом Председателя Правительства РФ В.В. Путина по итогам его встречи с членами Президиума Союза транспортников России 8 июня 2011 года (*Приложение №1*).

По предложениям коллективов всех видов транспорта разработан и вошел составной частью в «Программу национальных инициатив» Общероссийского народного фронта раздел «Транспортные артерии России».

В целях реализации раздела «Транспортные артерии России» разработан перечень проблем, состоящих из 58 блоков (*Приложение №2*), которые необходимо решить в течение ближайших 5 лет.

Участники Конференции приняли Решение:

1. Принять за основу раздел «Транспортные артерии России» Программы ОНФ и перечень мероприятий по его реализации на ближайшие 5 лет.

2. Поручить Членам Президиума СТР провести ряд региональных конференций по обсуждению и возможным поправкам в разделе «Транспортные артерии России» Программы ОНФ и перечня мероприятий по его реализации.

3. Поручить Президиуму СТР доработать раздел «Транспортные артерии России», а также перечень мероприятий по его реализации по итогам Всероссийской и региональных конференций транспортников.

4. Просить Министерство транспорта РФ, Комитет Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту совместно с Союзом транспортников России проработать вопрос принятия Федерального Закона о транспортной доступности всех слоев населения и сфер бизнеса на всей территории страны.

5. Просить Руководителя Федерального Координационного совета ОНФ, Председателя Правительства РФ В.В. Путина поручить на основе принятого Всероссийской конференцией транспортников перечня мероприятий утвердить план мер по их реализации.

ПРОТОКОЛ

совещания у Председателя Правительства
Российской Федерации
В.В.ПУТИНА
Москва

от 8 июня 2011 г. № ВП-П9-32пр

Присутствовали:

Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации	С.Б. Иванов
Министр транспорта Российской Федерации	И.Е. Левитин
президент Ассоциации российских экспедиторов	В.И. Алисейчик
президент Союза Метрополитенов	И.С. Беседин
президент Союза транспортников России	В.Б. Ефимов
исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов	С.Д. Жусупов
президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта	А.М. Зайцев
президент Ассоциации судоходных компаний	А.Ю. Клявин
президент Российского автотранспортного Союза	М.И. Козлов
президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта	Б.А. Левин
президент Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве» АСПОР»	А.С. Малов
председатель президиума Совета участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава	С.В. Мальцев
президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков	Е.С. Москвичев
президент Московского транспортного Союза	Н.И. Музыря
президент Союза российских судовладельцев	М.А. Романовский
вице- президент Международной Ассоциации руководителей авиационных предприятий	Р.Р. Сулейманов

О проблемах транспортного комплекса Российской Федерации

(Москвичев, Музыря, Малов, Беседин, Клявин, Зайцев, Романовский, Жусупов, Сулейманов, Левин, Путин)

1. Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минтрансу России (И.Е.Левитину), ФАС России (И.Ю.Артемьеву) совместно с Союзом транспортников России (далее - СТР) и другими заинтересованными организациями представить в Правительство Российской Федерации предложения по нормативно-правовому обеспечению приоритета интересов российских перевозчиков по аналогии с международным опытом.

Срок - III квартал 2011 г.

2. ФАС России (И.Ю.Артемьеву), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минтрансу России (И.Е.Левитину) представить в Правительство Российской Федерации предложения по вопросу обеспечения равного доступа предприятий среднего и малого бизнеса к железнодорожному подвижному составу любой формы собственности.

Срок - III квартал 2011 г.

3. Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минтрансу России (И.Е.Левитину) совместно с СТР и другими заинтересованными организациями представить в Правительство Российской Федерации предложения по созданию в рамках Таможенного союза ЕврАзЭС трехсторонней общественной организации в сфере транспорта.

Срок - III квартал 2011 г.

4. Минтрансу России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минрегиону России (В.Ф.Басаргину) совместно с СТР, Ассоциацией судоходных компаний и другими заинтересованными организациями рассмотреть вопрос обеспечения гарантированной глубины на всем протяжении Единой глубоководной системы европейской части России, по мероприятиям, срокам реализации, объемам и источникам финансирования, в том числе в рамках государственно-частного партнерства.

Доклад в Правительство Российской Федерации представить в IV квартале 2011 г.

5. Минфину России (А.Л.Кудрину), Минтрансу России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минрегиону России (В.Ф.Басаргину) рассмотреть возможность возобновления оказания государственной поддержки строительства метрополитенов и реализации проектов легкорельсового транспорта в городах Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, начиная с 2013 года, и о результатах доложить в Правительство Российской Федерации.

Срок - 1 квартал 2012 г.

6. ФСТ России (С.Г.Новикову), ФАС России (И.Ю.Артемьеву), Минтрансу России (И.Е.Левитину) совместно с СТР и другими заинтересованными организациями рассмотреть целесообразность и представить в Правительство Российской Федерации предложения по вопросу исключения операторов морских терминалов, оказывающих услуги по предоставлению причалов, погрузке, выгрузке и хранению грузов в морских портах, из Реестра субъектов естественных монополий.

Срок - сентябрь 2011 г.

7. Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минтрансу России (И.Е.Левитину), Минфину России (А.Л.Кудрину) совместно с СТР и другими заинтересованными организациями представить предложения по совершенствованию законодательного регулирования земельных отношений (Земельный, Налоговый кодексы Российской Федерации и пр.) в части инфраструктуры внутренних водных путей, речных портов, аэродромов и аэропортов, предприятий автомобильного транспорта, в том числе по вопросу освобождения указанных земель от налога на землю.

Срок - III квартал 2011 г.

8. Минтранс России (И.Е.Левитину), ФСТ России (С.Г.Новикову), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минрегиону России (В.Ф.Басаргину) совместно с СТР и другими заинтересованными организациями рассмотреть вопрос утверждения методических рекомендаций по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и электрическим общественным транспортом. При необходимости принятия решения на уровне Правительства Российской Федерации внести предложения в установленном порядке.

Срок - 1 августа 2011 г.

9. Минобрнауки России (А.А.Фурсенко), Минтранс России (И.Е.Левитину) совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и СТР проработать вопрос реализации пилотного проекта по созданию национального исследовательского университета на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения «Московский государственный университет путей сообщения» (далее - МИИТ).

Срок - 1 сентября 2011 г.

10. Минобрнауки России (А.А.Фурсенко), Минтранс России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной) совместно с СТР, МИИТом и другими заинтересованными организациями представить предложения по совершенствованию условий взаимодействия потенциальных работодателей и учебных заведений относительно организации производственной практики студентов и передачи учебного оборудования, в том числе в части внесения соответствующих изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации.

Срок - сентябрь 2011 г.

11. Минтранс России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной) совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти при определении условий продажи акций ОАО «Первая грузовая компания» руководствоваться условиями, определенными советом директоров ОАО «РЖД», в том числе в части наличия у претендентов опыта оперирования приватным подвижным составом в количестве не менее 15 тыс. вагонов.

Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной) в оперативном порядке внести соответствующий проект распоряжения в Правительство Российской Федерации.

12. ФТС России (А.Ю.Бельянинову), Минтранс России (И.Е.Левитину), Росгранице (Д.А.Безделову), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минфину России (А.Л.Кудрину) совместно с СТР, Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков и другими заинтересованными организациями рассмотреть вопрос сокращения сроков прохождения таможенного оформления в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, в том числе в части установления соответствующего регламента. Соответствующие предложения представить в Правительство Российской Федерации в установленном порядке.

Срок - 3 августа 2011 г.

13. Минтранс России (И.Е.Левитину) совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и СТР активизировать работу по доработке законопроектов об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и об автотранспортной деятельности с привлечением к работе представителей транспортного сообщества.

14. Минспорттуризму России (В.Л.Мутко), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минтранс России (И.Е.Левитину), Минфину России (А.Л.Кудрину) совместно с СТР и другими заинтересованными организациями представить в Правительство Российской Федерации доклад о наличии заинтересованности у российских организаций в приобретении или строительстве российских океанских круизных судов и возможных мерах поддержки данных организаций.

Срок - IV квартал 2011 г.

15. Минтранс России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минприроды России (Ю.П.Трутневу), Минфину России (А.Л.Кудрину) совместно с СТР и другими заинтересованными организациями

представить в Правительство Российской Федерации предложения по воссозданию Администрации Северного морского пути.

Срок - IV квартал 2011 г.

16. ФСБ России (А.В.Бортникову), ФТС России (А.Ю.Бельянинову), Минтрансу России (И.Е.Левитину) рассмотреть вопрос и представить предложения по оформлению плавания судов на маршруте Владивосток - Петропавловск-Камчатский как внутреннего сообщения без оформления выхода за границу Российской Федерации.

Срок - август 2011 г.

17. Минфину России (А.Л.Кудрину), Минтрансу России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной) ускорить рассмотрение вопроса отмены НДС на внутренних воздушных линиях. Согласованные предложения по данному вопросу представить в Правительство Российской Федерации.

Срок - август 2011 г.

18. Минтрансу России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной) совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и СТР представить предложения по реализации дополнительных функций в рамках Минтранса России в части внедрения интеллектуальных и инновационных технологий в транспортном комплексе, в том числе по вопросу штатного обеспечения указанных функций, а также по вопросу организации аналогичной работы в субъектах Российской Федерации.

Срок - октябрь 2011 г.

19. Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной), Минтрансу России (И.Е.Левитину), Минфину России (А.Л.Кудрину) совместно с СТР и другими заинтересованными организациями проработать вопрос и направить в Правительство Российской Федерации предложения относительно полной отмены транспортного налога с определением источников компенсации выпадающих доходов субъектов Российской Федерации.

Срок - август 2011 г.

В.Путин

**МЕРОПРИЯТИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ
раздела «Транспортные артерии России»
Народной программы Общероссийского народного фронта**

№ п/п	Содержание мероприятия
Автомобильные дороги	
1.	Разработать Программу по обеспечению транспортной доступности каждого населенного пункта , включая строительство дорог с твердым покрытием круглогодичного пользования
2.	Довести до 2018 года объем федеральных и региональных дорожных фондов до уровня, обеспечивающего сохранение дорожной сети в нормативном состоянии
3.	Разработать Программу модернизации и строительства федеральных, региональных и сельских дорог в соответствии с утвержденными государственными программами , в том числе, на принципах частно-государственного партнерства и с привлечением национальных и зарубежных инвесторов
4.	Ускорить развитие и реконструкция автомобильных магистралей в рамках основных международных транспортных коридоров с целью доведения их несущей способности до общепризнанных европейских стандартов
5.	Гармонизировать законодательство в отношении предельно допустимых весогабаритных параметров в пределах стран, входящих в Таможенный Союз и стран, через которые проходят транспортные коридоры , соединяющие через территорию России страны Европы и страны Азии и Дальнего Востока
6.	Проработать возможность реализации проекта строительства транспортного коридора Европа – Москва – Дальний Восток – Китай
7.	Существенно снизить стоимость строительства, реконструкции и эксплуатации дорог за счет применения инновационных технологий, высококачественных строительных материалов
8.	Осуществить постепенный переход к контрактам «жизненного цикла» при жестком контроле за соблюдением требований к эксплуатации дороги в соответствии с ее техническими характеристиками
9.	Обеспечить общественный и независимый технический контроль за расходованием бюджетных средств на строительство дорог , капитальный ремонт дорог и дворовых территорий
10.	Ввести жесткие требования по соблюдению баланса плотности и этажности застройки с показателями пропускной способности улично-дорожной сети поселений и провозной способности общественного транспорта
11.	Реализовать комплекс мер по увеличению пропускной способности автомобильных дорог в крупных городах , строительству современных многоуровневых развязок, транспортных пересадочных узлов, парковок как в центрах городов, так и на въезде в них
12.	Разработать Программу строительства объездных дорог вокруг городов , снижающие поток транзитных машин
13.	Подготовить проект постановления Правительства Российской Федерации по установлению на основных магистральных, входящих в международные транспортные коридоры, нормативных весовых параметров, аналогичных принятым в ЕС, а также административных барьеров при осуществлении весового и габаритного контроля

14.	Разработать интегрированную программу развития автодорожной сети страны всех уровней и создать единый ситуационный центр мониторинга реализации этой проблемы
Автомобильный транспорт	
15.	Утвердить на федеральном уровне методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и электрическим общественным транспортом, а также законодательное закрепление гарантированного возмещения пассажирским перевозчикам расходов, связанных с осуществлением перевозок
16.	Сократить необоснованно длительные простои транспортных средств международных автомобильных перевозчиков на пунктах пропуска государственной границы России за счет их реконструкции, уменьшения числа представляемых документов, а также переноса углубленного таможенного контроля на приграничные внутренние терминалы
17.	Реализовать комплекс мер, стимулирующих сокращение и ускоренное обновление грузового автотранспорта
18.	Устранить избыточные административные барьеры при осуществлении весового и габаритного контроля грузовых автомобилей
19.	ввести квалификационные требования , а при необходимости законодательные поправки для допуска перевозчиков, экспедиторов и операторов на рынок внутригосударственных автомобильных перевозок , в целях повышения безопасности на автомобильном транспорте
20.	Увеличить производительность и рентабельность федеральных, региональных и местных автомобильных перевозок за счет создания товарно-транспортной инфраструктуры и применения современных, высокоэффективных логистических технологий, а так же правового регулирования и других мероприятий, предусмотренных «Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года»
21.	Создать профессиональные стандарты, а при необходимости законодательно-правовые нормы по повышению качества подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей и инструкторско-преподавательского состава в первую очередь допускаемых к перевозкам пассажиров, а также создание Института независимых экзаменаторов
22.	Подготовить предложения о господдержке приобретения пассажирского автомобильного транспорта для обслуживания жителей сельскохозяйственных населённых пунктов
23.	Рассмотреть возможность оказания государственной поддержки обновления трамвайного парка (особенно по г. Волгограду), а также внедрения новых технологий на этом виде городского транспорта
Метрополитены	
24.	Возобновить оказание Государственной поддержки строительства метрополитенов и реализации проектов легкорельсового транспорта в городах российской Федерации за счёт средств федерального бюджета
Железнодорожный транспорт	
25.	Создать современную гармоничную законодательную базу, обеспечивающую равные условия деятельности организаций железнодорожного транспорта общего и необщего пользования
26.	Разработать Программу соединения железными дорогами всех регионов страны
27.	Развивать строительство железнодорожных линий в «точках» экономического роста с использованием при строительстве государственно-частного партнерства

28.	Развивать скоростное пассажирское железнодорожное сообщение , которое обеспечивает мобильность людей и способствует становлению эффективного рынка труда
29.	Развивать пригородное железнодорожное сообщение
30.	Сформировать эффективную структуру перевозчиков
31.	Развивать лизинговые механизмы и иные механизмы позволяющие осуществлять обновление подвижного состава и железнодорожных путей, компаний железнодорожного транспорта общего и необщего пользования , поддержание их в технически исправном состоянии
32.	Утвердить на федеральном уровне методические указания по расчету тарифов на работы и услуги, выполняемые организациями железнодорожного транспорта не общего пользования
33.	Внести изменения в действующее законодательство с целью улучшения условий землепользования для организаций железнодорожного транспорта общего и не общего пользования
34.	Завершить работу по согласованию проекта постановления Правительства Российской Федерации «О порядке привлечения ОАО «РЖД» вагонов иных собственников для перевозок грузов в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации» , предусмотрев разделение вагонного парка на транспорт для собственных нужд и на транспорт для общего пользования в соответствии со Статьями 426 и 789.
35.	Разработать и утвердить, используя рыночные механизмы, равноправный порядок ценообразования для всех собственников при перевозках грузов для собственных нужд и для общего пользования в соответствии со Статьей 426 Гражданского кодекса РФ
36.	Разработать подпрограмму государственных инвестиций в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Федеральной целевой Программы
Воздушный транспорт	
37.	Стимулировать производство уже имеющихся современных типов отечественных самолетов и вертолетов для региональной авиации путем формирования консолидированного заказа через лизинговые компании, подконтрольные государству, и их сбыт авиаперевозчикам на благоприятных кредитно-лизинговых условиях, в т.ч. с использованием механизмов бюджетного субсидирования.
38.	Снять таможенные пошлины на все типы самолетов и вертолетов , конкурентоспособные аналоги которых не производятся в достаточном количестве в России, на запасные части к ним и тренажеры, а также на все виды наземной аэродромной и аэропортовой техники.
39.	Перевести социально значимые аэропорты, вертодромы и государственные посадочные площадки , расположенные в северных и удаленных регионах и обслуживающие малоинтенсивные пассажиропотоки, в категорию федеральных казенных предприятий.
40.	Решить вопрос об установлении нулевой ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки или субсидировании в сопоставимых размерах отечественных авиакомпаний, выполняющих социально значимые региональные и местные перевозки.
41.	Разработать Концепцию и на ее основе Федеральную целевую программу восстановления и развития региональной авиации , взаимосвязанную с программами развития регионов страны и являющуюся инструментарием реализации «Транспортной стратегии России на период до 2030 года».
42.	Провести мониторинг всех населенных пунктов, между которыми возможно только авиационное сообщение, и определить приоритетные воздушные линии для увеличения транспортной доступности регионов для граждан и бизнеса . Выявить наиболее нуждающееся население и рассмотреть возможности субсидирования субъектов авиатранспортной деятельности и/или дотирования непосредственно граждан .

43.	Разработать Методические основы субсидирования региональных и социально значимых перевозок на местных воздушных линиях и аэропортовой деятельности из федерального и региональных бюджетов и предложения по перераспределению соответствующих полномочий между федеральными органами государственной власти и органами государственной власти субъектов РФ.
44.	Привести российскую нормативную правовую базу , регламентирующую работу субъектов предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации, в соответствии с нормами международного воздушного права, предусмотрев использование механизмов саморегулирования.
45.	Объединить усилия государства и бизнеса для защиты интересов российских перевозчиков и пассажиров от торговли ЕС квотами на эмиссию парниковых газов в гражданской авиации, поскольку торговля этими квотами противоправна с точки зрения Европейской конвенции от 4 ноября 1950 г. «О защите прав человека и основных свобод».
Речной транспорт	
46.	Ликвидировать препятствия, ограничивающие пропускную способность водных путей, модернизировать гидротехническую инфраструктуру, восстановить Единую глубоководную систему европейской части России
47.	Утвердить государственную программу, направленную на обеспечение конкурентоспособности речного транспорта
48.	Развивать инфраструктуру речных портов , в том числе за счет использования государственно-частного партнерства и снятия ограничений на приватизацию федерального имущества в речных портах
49.	Обеспечить поддержку организаций водного транспорта в межнавигационный период
50.	Совершенствовать правовое и нормативное регулирование внутреннего водного транспорта в целях мотивации переориентации грузопотоков с наземных видов транспорта на водный транспорт
Морской транспорт	
51.	Разработать и утвердить на уровне Правительства Российской Федерации Комплексную программу обеспечения национальной безопасности в области морских перевозок на период до 2030 г.
52.	Разработать и принять меры по совершенствованию механизмов кредитования , государственной гарантии по кредитам, а так же по лизингу морских и речных судов, построенных на отечественных верфях, сопоставимые с такими условиями у ведущих мировых морских держав
53.	Обеспечить условия для развития международного водного, в том числе морского туризма , круизного судоходства, распространить режим безвизового нахождения на территории Российской Федерации в течение 72 часов для туристов , прибывающих морским, речным транспортом, на частных круизных судах, яхтах
54.	Обеспечить конкурентоспособность российских портов, повышение доли российских грузов перегружаемых в российских портах , предусмотреть тарифные льготы и преференции для перевозок грузов по территории Российской Федерации в направлении российских портов по сравнению с перевозками в направлении иностранных портов
55.	Восстановить отечественное производство речных и морских судов , в том числе ледокольного флота, круизных судов, речных судов, особенно - пассажирского туристического флота

56.	Развивать Северный морской путь как перспективный транспортный коридор между Европой и Азией
Транспортное образование	
57.	Создать головной национальной исследовательский транспортный университет , работающий на интересы отрасли в целом, способный взять на себя роль системного интегратора общетранспортных и межтранспортных научных, образовательных, внедренческих и иных задач единой транспортной системы страны
58.	Создать условия для более заинтересованного участия бизнеса в образовательном процессе за счёт налоговых преференций для транспортных предприятий, передающих высшим учебным заведениям новые образцы техники для развития учебно-научной и лабораторной базы
59.	Для научного обеспечения Транспортной Стратегии России предусмотреть государственную поддержку ведущих научных школ ВУЗов, ввести в практику финансирование всех этапов комплексных научных исследований , включающих фундаментальные, поисковые и прикладные работы, вплоть до внедрения опытных образцов
Общетранспортный раздел	
60.	Разработать проект Федерального закона Российской Федерации о транспортной доступности регионов для населения и бизнеса, предусмотрев в нем стандарты качества услуг транспорта и его инфраструктуры, в том числе минимальные социальные стандарты транспортных услуг для населения
61.	Сформировать транспортно-экономический баланс
62.	Определить подходы к созданию системы транспортно-логистических центров на основных международных и внутренних грузопотоках и систем , направленных на доставку грузов «от двери до двери»
63.	Развивать лизинг подвижного состава, других транспортных средств и оборудования
64.	Реализовать экспериментальные проекты, связанные с освоением высокоэффективных товаро-транспортных логистических технологий, международных, межрегиональных, региональных и муниципальных транспортных конвейеров, а так же созданием транспортно-логистических систем на стыках между видами транспорта, контейнеризацией транспортной системы
65.	Обеспечить законодательные и технологические условия для транзита грузов через территорию России
66.	Развивать национальную экспедиторскую систему, механизмы, обеспечивающие вытеснение с рынка недобросовестных перевозчиков, экспедиторов, операторов
67.	Завершить формирование законодательно-правовой базы, административных и экономических методов государственного регулирования по каждому виду и по общетранспортной деятельности , мотивирующей эффективное и высокопроизводительное развитие всех видов транспорта, а также их конкурентоспособности на внешнем рынке
68.	Разработать и принять комплексную законодательную базу прямого действия, обеспечивающую равноправные условия ценообразования для всех участников рынка и единообразие подходов к методам и порядку формирования цен

69.	Утвердить методику сбалансированного роста цен (тарифов) на моторное топливо с адекватным ростом тарифов на перевозки пассажиров и грузов , а также гарантированного обеспечения и ответственности муниципалитетов – заказчиков транспортных услуг за ритмичное финансирование в соответствии с утвержденными тарифами
70.	Законодательно совершенствовать механизм проведения тендеров , обеспечивающих доступ к строительству только квалифицированных фирм
71.	Создать и использовать методы государственного административного и экономического регулирования, способные обеспечить технологическую и транспортную безопасность функционирования транспортных организаций
72.	Осуществлять постоянный технический контроль за состоянием транспортных средств и инфраструктуры , в том числе и независимыми организациями, привлекаемыми страховыми компаниями
73.	Проработать Закон «О транспортной безопасности» №16 ФЗ. по более четкому разделению зон ответственности между хозяйствующими субъектами, гражданскими и силовыми государственными структурами
74.	Проработать на основе методик, в том числе зарубежного опыта, вопрос повышения эффективности системы контроля со стороны государства за технологической транспортной безопасностью , а также необходимой численностью инспекторского состава, их заработной платой и социальным пакетом
75.	Ввести необходимые изменения в законодательство о представлении необходимых статистических данных по всем субъектам транспортной деятельности (особенно автотранспортной деятельности), в соответствии с требованиями «Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года»
76.	Разработать Комплексную программу, направленную на формирование минимальных социальных стандартов обслуживания населения, обновление и пополнение парка экологически чистым пассажирским транспортом с учетом государственной поддержки

