

ДОКЛАД
о результатах общественного мониторинга реализации
Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596
«О долгосрочной государственной экономической политике»
в аспекте транспортного комплекса

Общетранспортный блок

Анализ выявил целевые проблемы в транспортном комплексе Российской Федерации.

I. Производительность труда и снижение издержек

В настоящее время производительность в различных секторах транспортного комплекса в 2-4 раза ниже, чем в РСФСР в 1989 году.

Транспортные коммуникации – это важнейший, но только один из элементов транспортного обеспечения товарных цепей и сетей. В большей степени эффективность использования подвижного состава и логистика товародвижения определяются уровнем транспортных издержек, влияющих на экономику и социальную жизнь страны.

Требования утвержденной в 2008 г. и актуализированной в 2014 г. Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года по разработке и введению критериев (стандартов) услуг до сих пор не разработаны.

Справочно: в Северной Америке в массовом порядке применяются технологии, обеспечивающие передвижение товара на расстояние до 1400 км за сутки, в России – 300-350 км. В Европейском Союзе товаротранспортные технологии гарантируют доставку груза за 12, 24, 36, 48 или 72 часа. Каждый из порядка 500 тысяч владельцев транспортных средств в силу своих интересов и квалификации строит товаротранспортную систему страны и ее единое транспортное пространство.

При решении целевых задач по повышению производительности возникают следующие проблемы:

- отсутствие у Минтранса России и Минэкономразвития России функций по разработке и реализации комплекса мер по решению целевых проблем по повышению производительности и снижению издержек;
- использование существующей методики статистических данных по повышению производительности в транспортных системах не мотивирует реализацию целевых проблем и не дает объективной оценки для принятия качественных решений;
- отсутствие на протяжении длительного времени в планах проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (далее – НИОКР) Минтранса России и Минэкономразвития России заказов на научные и научно-поисковые работы по повышению производительности транспортных систем и снижению транспортных издержек в экономике России;
- отсутствие планирования реализации экспериментальных проектов по освоению высокоеффективных интеллектуальных товаротранспортных технологий;
- снижение уровня научного потенциала в научно-исследовательских институтах и образовательных учреждениях, способных как проектировать, так и обеспечивать научное сопровождение и реализацию экспериментальных проектов, а также отсутствие мотивации для его наращивания.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. Возложить на Минтранс России, его службы и агентства функции по созданию условий для повышения производительности труда и снижению издержек в транспортных системах.
2. Возложить на Минэкономразвития России функции по разработке и прогнозированию рациональных товарных потоков, а также созданию условий для освоения рациональных логистических товарных потоков и высокоеффективных транспортных услуг.
3. Создать при Минэкономразвития России институт комплексных транспортных проблем.

4. Обеспечить финансирование и включение в долгосрочный план НИОКР Минтранса России и Минэкономразвития России научно-исследовательских и методических работ по реализации указов Президента Российской Федерации в целях повышения производительности подвижного состава и транспортной инфраструктуры, а также рационализации товарных потоков.

5. Используя методы государственного регулирования, а также лизинговые и инвестиционные механизмы, создать условия для освоения высокоэффективных логистических технологий и использования рациональных маршрутов.

6. Создать механизм частно-государственного партнёрства по реализации экспериментальных проектов в целях отработки высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий, предусмотренных в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

7. Разработать комплекс мер, направленных на наращивание научного потенциала, необходимого для реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

8. Разрешить Минтрансу России использовать до 5-10 процентов денежных средств из утвержденного бюджета ведомства на научно-исследовательские поисковые работы и реализацию экспериментальных проектов, обеспечивающих производительность на транспорте и снижение издержек при его использовании.

II. Статистика

Статистика – это важнейший инструмент для проведения анализа и принятия качественных решений, в том числе являющийся мотиватором повышения эффективности, конкурентоспособности и производительности.

Росстат оценивает качество работы сразу двух министерств – Минтранса России и Минкомсвязи России – одним агрегированным индикатором.

Такая методика не дает возможности оценить деятельность каждого из этих ведомств отдельно, не говоря уже об отдельных важнейших секторах

транспорта: автомобильного, железнодорожного, морского, речного транспорта, авиации и дорожного хозяйства.

В результате, на функционирование Росстата затрачиваются огромные средства, а в аспекте транспортного комплекса статистика потребления не имеет практического применения, поскольку не проводится по видам транспортной деятельности. Это не позволяет принимать взвешенные решения как в целом по транспортному комплексу, так и по его структурным подразделениям, и, следовательно, механизмы принятия решений по снижению издержек и повышения производительности не могут существовать.

В связи с отсутствием методик расчета Минтранс России оценивает производительность по своим правилам.

В транспортной индустрии, как и в промышленной, существуют натуральные измерители производительности. Минтранс России использует натуральный измеритель тоннно-километр, но чем выше данный показатель, тем более затратна экономика. Таким образом, государственная отчетность стимулирует транспортные компании к проведению затратной экономики грузоперевозок, что по валовым доходам на одного работающего в условиях ежегодного повышения тарифов более чем на 10 процентов дает возможность отчитываться о положительных результатах без освоения высокоеффективных товаротранспортных технологий.

В мировой практике в качестве экономического показателя применяется валовая добавленная стоимость на одного рабочего. По оценке экспертов, при подсчёте по европейской методике производительность в России в среднем окажется в 2-4 раза меньше.

Существует еще один измеритель, который в нашей стране не используется. Это выработка на спичечную тонну грузоподъёмности подвижного состава. Именно этот измеритель мотивирует государственные системы создавать условия по освоению менее затратных товаротранспортных технологий, а бизнес – выбирать более короткие маршруты, заниматься

освоением высокоеффективных товаротранспортных технологий и повышать эффективность подвижного состава.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. Дополнительно к оценке в тонно-километрах ввести критерий оценки производительности транспортных систем по производительности подвижного состава в тоннах на спичечную тонну подвижного состава.

2. Ввести международные экономические критерии подсчёта производительности по валовой добавленной стоимости, очищенной от «тарифного навеса», на одного работающего.

Автомобильный транспорт

1. Грузовой автомобильный транспорт в Российской Федерации, обеспечивающий около 70 процентов всех объемов перевозок, не является объектом государственной транспортной политики в части использования административного, экономического и государственного регулирования деятельности.

В настоящее время Минтранс России не имеет достаточных полномочий по государственному регулированию деятельности субъектов автотранспортной деятельности. Кроме того, отсутствуют правила допуска автомобильных перевозчиков к транспортной работе, что привело к чрезмерному увеличению количества участников, которое перешагнуло технологический порог возможности обеспечения выполнения всего комплекса процедур по подготовке экипажей и техники к безаварийной работе, а также освоения высокоеффективных товаротранспортных технологий. При этом 50 процентов участников автотранспортного рынка работают в «теневой» экономической зоне.

2. Развитие и функционирование грузового автомобильного транспорта страны осуществляется вразрез с формируемой грузовой логистической системой Российской Федерации, её регионов и территорий. В результате

не реализуется возможность использования высокопроизводительных товаротранспортных и технологий.

3. В стране и регионах практически отсутствует информационно-аналитическая система транспортно-логистических услуг, необходимая для оптимизации грузового движения и формирования специализированных транспортно-логистических кластеров регионов.

4. Отсутствует государственная политика по мотивации объединенных участников автотранспортного рынка с количеством подвижного состава, обеспечивающего комплекс процедур по гарантии безопасности дорожного движения, а также освоению высокоэффективных товаротранспортных технологий.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. С учетом опыта ведущих зарубежных стран создать федеральный орган (агентство) по автотранспортным грузовым перевозкам и наделить его следующими функциями:

- проведение политики на основных грузопотоках и транспортных узлах;
- мотивирование создания акционерных фирм и холдингов с соответствующей товаротранспортной инфраструктурой, позволяющей использовать высокоэффективные товаротранспортные интеллектуальные технологии на межрегиональных и международных товарных направлениях в крупных транспортных узлах, а также специальных автомобильных фирм по обслуживанию определённых сфер промышленности и сельского хозяйства;
- осуществление контроля за автовладельцами на всех стадиях по подготовке экипажей и техники к безаварийной работе.

2. Внести на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона по автомобильному транспорту, предусматрев следующие положения:

- введение административного регламента допуска хозяйствующих субъектов на рынок автотранспортных услуг;

- введение государственной услуги по аккредитации операторов транспортно-логистического бизнеса;
- введение обязательного квалификационного экзамена для получения удостоверения «профессиональный перевозчик»;
- введение норм, обеспечивающих разработку национальных стандартов качества автотранспортных услуг и требований при создании объектов логистической инфраструктуры.

Внутренний водный транспорт

1. По развитию и восстановлению речного транспорта выпущены три поручения Президента Российской Федерации, однако два из них до сих пор не выполнены:

– пункт 1 перечня поручений от 29 ноября 2011 г. № ВП-П9-8452 «Минтрансу России (И.Е.Левитину), Минэкономразвития России (Э.С.Набиуллиной) совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и Союзом транспортников России представить в установленном порядке в Правительство Российской Федерации предложения по корректировке Транспортной стратегии на период до 2030 года, обратив особое внимание на:

развитие внутренних водных путей в целях повышения эффективности работы внутреннего водного транспорта;

совершенствование нормативного правового регулирования внутреннего водного транспорта, направленное на создание условий для оптимизации распределения грузопотоков между наземными видами транспорта и водным транспортом»;

– подпункт «в» пункта 1 перечня поручений от 21 ноября 2012 г. № Пр-3130

«Правительству Российской Федерации разработать совместно с государственной корпорацией «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» и представить программу развития пассажирского речного флота, предусмотрев в ней необходимые механизмы

его финансовой поддержки, в том числе по осуществлению лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями, и субсидированию процентной ставки по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» на приобретение указанного флота».

Анализ показал, что в климатических условиях Российской Федерации перевозка грузов и пассажиров в весенне-летне-осенний период увеличивается в 1,3 раза, что требует дополнительных пропускных мощностей (автомобильных и железнодорожных путей сообщения), а также резервного подвижного состава.

Именно речной транспорт в весенне-летне-осенний период может взять на себя перевозку большей части дополнительных объемов грузов и не потребует содержания резервной дорогостоящей железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, а также подвижного состава.

К тому же перевозка речным транспортом, если выстроить правильную логистику взаимодействия с другими видами транспорта, как это сделано в ведущих западных странах, менее затратная по сравнению с автомобильным транспортом в 26 раз, а с железнодорожным транспортом – в 8 раз. Также требуется в десятки раз меньше инвестиций на содержание инфраструктуры, чем в указанных видах транспортной деятельности.

2. Внутренние водные пути в Российской Федерации являются государственной собственностью, и их содержание и эксплуатация финансируются из федерального бюджета. Но из-за недостаточного финансирования из 101,7 тысяч километров только 48832 километров судоходных путей имеют гарантированные габариты судовых ходов, что не позволяет обеспечивать полную загрузку судов и снижает производительность работы флота на 20 процентов и более и увеличивает издержки при перевозке грузов и пассажиров. Это одна из причин, почему

грузы не перевозят внутренним водным транспортом. Таким образом, речной транспорт не выдерживает конкуренции с другими видами транспорта.

3. Отсутствие аналогичного с железнодорожным, авиационным и автомобильным транспортом субсидирования речного транспорта по пассажирским перевозкам ставит в дискредитационные условия жителей России, которые пользуются услугами внутреннего водного транспорта.

Для выполнения майских указов Президента Российской Федерации 2012 года об экономическом и социальном развитии России необходимо применить схемы субсидирования межрегиональных, региональных и городских социально значимых речных перевозок пассажиров по аналогии субсидирования автомобильных, железнодорожных и авиационных перевозок пассажиров.

В Единой глубоководной системе Европейской части Российской Федерации в настоящее время не применяются технологии, обеспечивающие организацию движения судов и товарных потоков по графику, между речными портами по технологии «от двери до двери», от речного порта грузоотправителя и до грузополучателя.

Это одна из самых эффективных товаротранспортных технологий, способная доставить грузы «от двери до двери» и обеспечивающая транспортировку грузов с минимальными затратами и максимальным использованием транспортного флота и портовых мощностей.

В западных странах созданы государственные системы мотивации, обеспечивающие переключение товарных потоков с других видов транспорта на речной, за счет субсидирования грузовладельцев за каждую тонну переключаемого груза.

В связи с отсутствием гарантированных объемов грузовой базы в течение 25 лет практически не происходит обновление судов, работающих на внутренних водных путях. В результате средний возраст судов – более 35 лет, а около 40 процентов судов – более 45 лет.

По метеоусловиям России навигационный период у речного флота от шести до девяти месяцев. В межнавигационный период идет ремонт, проверка судов для подготовки к работе, что требует значительных средств, в том числе и на заработную плату работникам и экипажам. В СССР и в новой России до недавнего времени в соответствии с постановлением Правительства от 6 апреля 1999 г. № 382 выделялся государственный кредит на межнавигационный разрыв.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. Выполнить комплекс мер 2016-2017 гг. для реализации поручений Президента Российской Федерации:

- пункт 1 перечня поручений от 29 ноября 2011 г. № ВП-П9-8452;
- подпункт «в» пункта 1 перечня поручений от 21 ноября 2011 г. № Пр-3130.

2. Предусмотреть в Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года комплекс мер по стимулированию и развитию речного транспорта, в том числе по созданию условий и механизмов, стимулирующих оптимизацию распределения грузопотоков между наземными видами транспорта и водным транспортом, а также освоение высокоеффективных товаротранспортных технологий «от двери до двери».

3. Продлить до 2020 года действие постановления Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. № 383, предусматривающего комплекс механизмов по стимулированию приобретения гражданских судов.

4. Ввести в действие программу утилизационного сбора.

5. Предусмотреть в федеральном бюджете средства на компенсацию части платежей за пользование банковским кредитом, предоставляемым предприятиям речного транспорта на межнавигационный кассовый разрыв, в размере трех четвертей ключевой ставки Банка России.

6. Обеспечить с 2017 года стопроцентное финансирования расходов на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утверждённым Правительством Российской Федерации.

7. Разработать и внести в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона о поэтапном переходе к содержанию внутренних водных путей и гидротехнических сооружений в соответствии с нормативами, утвержденными Правительством Российской Федерации, к 2017 году.

8. Предусмотреть в федеральном бюджете на 2016 год и последующие годы выделение средств на субсидирование межрегиональных внутренних и социально значимых перевозок пассажиров внутренним водным транспортом. Рекомендовать субъектам Российской Федерации субсидировать внутрирегиональные и городские социально значимые перевозки.

9. Рекомендовать Минтрансу России совместно с бизнес-сообществом на основе государственно-частного партнерства и с использованием опыта ОАО «Томская судоходная компания» проработать мотивирующие механизмы создания на Единой глубоководной системе Европейской части Российской Федерации, в том числе в транспортном коридоре Север-Юг системы термиально-логистических центров, объединенных единой информационно-диспетчерской службой взаимодействия товарных потоков, графика движения судов и их обработки в логистических центрах, а также доставки товаров «от двери до двери» на базе реализации экспериментального проекта на реке Волга.

Дорожное хозяйство

1. Несмотря на то, что менее пяти процентов территории нашей страны относится к застроенной территории, Градостроительным кодексом Российской Федерации планирование, проектирование и строительство автомобильных дорог отнесено к градостроительной деятельности.

При этом Градостроительный кодекс Российской Федерации, ориентированный на планирование создания элементов планировочной структуры, зон планируемого размещения объектов капитального строительства, не содержит не только требований, но даже упоминания о безопасности дорожного движения. В проектной документации не предусматривается раздел «Безопасность дорожного движения» и при проведении государственной экспертизы эти вопросы не рассматриваются.

2. В настоящее время проектирование и строительство автомобильных дорог начинается, как правило, без правоустанавливающих документов на земельные участки, что приводит к систематическим перерывам и остановке работ, существенно снижая темпы работ и производительность труда.

По экспертным оценкам, это удорожает строительство дорог на 10-15 процентов, а в отдельных случаях – до 30 процентов.

Причиной создавшейся ситуации является несовершенство Градостроительного кодекса Российской Федерации, в котором не определены стадии и этапы подготовки документации для строительства автомобильных дорог, на которых должен производиться выбор рекомендуемого варианта трассы, её предварительное согласование, оформление отвода и выкупа земель, возмещение убытков землевладельцам и собственникам сносимых и выносимых из зоны строительства сооружений.

Правовой вакуум провоцирует развитие коррупции в данной сфере.

3. В настоящее время автомобильные дороги у нас в стране строятся по нормам 80-х годов прошлого столетия. Проведенная Минрегионразвития России актуализация норм дорожного хозяйства на практике свелась к смене аббревиатур и переписыванию устаревших норм. По многочисленным позициям эти нормы не соответствуют требованиям международных норм – Европейскому соглашению о международных автомагистралях и Венской Конвенции о дорожном движении.

По экспертной оценке, введение в действие новых норм приведет к ежегодным неоправданным расходам бюджета в сумме около 100 млрд рублей. Однако Минстроем России подготовлен проект распоряжения Правительства Российской Федерации, в котором актуализированные дорожные нормы, отражающие технический уровень 1980 года, станут обязательными для применения, а при экспертизе проектной документации Главгосэкспертиза будет требовать приведение документации в соответствие с этими нормами и действовать по принципу «чем дешевле, тем лучше», что противоречит современным законам экономики, согласно которым эффективность дорожных проектов оценивается по затратам за период жизненного цикла.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить
Правительству Российской Федерации:

1. Внести предложения по изменению и дополнению Градостроительного кодекса Российской Федерации и Федерального закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», установив в них требования об обязательном учете безопасности дорожного движения при планировании, проектировании и строительстве автомобильных дорог.
2. Внести изменения в нормативные правовые акты, предусмотрев в составе проектной документации наличие раздела «Безопасность дорожного движения» и изменение целей и задач государственной экспертизы, установив в качестве одной из основных целей экспертизы дорожных проектов их соответствие требованиям безопасности дорожного движения.
3. Внести поправки в соответствующий федеральный закон, обеспечивающие гарантированный отвод земель для строительства автомобильных дорог в течение шести месяцев, а также выкуп земель у всех категорий собственников по рыночной цене, средней по данному административному району.
4. Внести поправки в Градостроительный кодекс Российской Федерации, предусматривающие установление этапов подготовки документации

для строительства автомобильных дорог, на которых должен производиться выбор рекомендуемого варианта трассы, его предварительное согласование, оформление отвода и выкупа земель, определение размеров убытков и процедуры возмещения их землевладельцам и собственникам сносимых и выносимых из зоны строительства строений, получение технических условий на переустройство пересекаемых коммуникаций, а также поправки в Земельный кодекс Российской Федерации, устанавливающие особый упрощенный порядок отвода земель для государственных нужд, как это принято в большинстве развитых стран мира.

5. Исключить из постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2014 г. № 1521 «Об утверждении перечня национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», те нормы, которые практически полностью повторяют нормы 80-х годов и не соответствуют отдельным положениям Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

6. Предусмотреть в указанном проекте изменений постановления Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. № 1521 «Об утверждении перечня национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил)», в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», на переходный период в качестве стандартов и сводов правил, применение которых на обязательной основе обеспечивается соблюдением требований Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», действующие национальные стандарты, устанавливающие требования к автомобильным дорогам, а также отдельные ведомственные нормативные документы Федерального дорожного агентства.

Гражданская авиация

1. Одним из традиционно отстающих отраслевых секторов гражданской авиации остается сектор региональных и местных авиаперевозок.

Развитие местных и региональных перевозок сдерживается в связи с невыполнением в полном объеме перечня поручений Президента Российской Федерации от 21 ноября 2012 г. № Пр-3130, а также отсутствием системы указанных авиаперевозок, которые бы соответствовали покупательской способности населения Российской Федерации.

Указанное поручение выполнено частично: рост перевозок авиапассажиров на местных авиалиниях увеличился.

Однако у более чем 90 процентов населения России отсутствует возможность пользования авиационным транспортом по причине низкой покупательской способности.

Массовое развитие региональной авиации и местных воздушных перевозок «тормозится» из-за отсутствия парка воздушных судов, развития производства дешевой российской авиатехники для региональных и местных авиаперевозок, а также создания в целях обслуживания развитой наземной аэропортовой сети и аэронавигационного обслуживания полетов упрощенных технических требований.

В целях создания условий использования данного вида транспорта населением, в первую очередь не имеющих альтернативных круглогодичных путей сообщения населенных пунктов, необходимо путем взаимодействия федеральных и региональных органов государственного управления и регулирования, в том числе на базе программы федерального и регионального бюджетного субсидирования, привести затраты на региональные и местные перевозки в соответствие с платежеспособностью населения российских регионов, нормативно-методической базой государственного регулирования и программой бюджетного субсидирования.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. Выполнить поручение Президента Российской Федерации о производстве всей линейки отечественных воздушных судов для обеспечения межрегиональных и местных перевозок с определением сроков поставки судов на рынок.

2. Поручить Минэкономразвития России, Минтруду России, Минтрансу России определить в региональном разрезе уровень покупательской способности населения для установления уровня ценовой доступности авиаперевозок.

3. Поручить Минтрансу России разработать упрощенные оптимально-минимальные требования к оснащению, технологии работы и процедуре прохождения сертификации (допуска к эксплуатации) для местных и региональных аэропортов, обеспечивающих обслуживание воздушных судов 3-4 класса.

4. Поручить Минтрансу России совместно с субъектами Российской Федерации и авиационным сообществом:

- сформировать прогноз перевозок пассажиров и грузов в Российской Федерации до 2020 года с учетом сегментации российского авиаотраслевого рынка на внутренние авиаперевозки, включая пассажиро- и грузопотоки по региональным и местным маршрутам;

- разработать структуру авиаотраслевой сети местных и региональных воздушных перевозок, включая населенные пункты, не имеющие круглогодичного альтернативного вида транспортных перевозок;

- разработать сеть (перечни) аэропортов регионального и местного значения, определить полномочия и ответственность федеральных, региональных и местных органов власти по участию в реализации мер по поддержке и развитию аэропортов местного и регионального значения;

– сформировать по годам консолидированный заказ всей линейки воздушных судов для местных и региональных перевозок российского производства.

5. Поручить Минтрансу России и Минэкономразвития России:

- разработать и внести в Правительство Российской Федерации в I половине 2016 г. Комплексную программу развития местных и региональных авиаперевозок, а также совместно с субъектами Российской Федерации разработать аналогичные программы на региональном уровне;
- сформировать специализированные конструкторские и производственные мощности для разработки и производства 9, 19 и 40-местных отечественных воздушных судов для местных и региональных авиаперевозок;
- с учетом региональных особенностей и покупательской способности населения, особенно на социально значимых региональных и местных авиационных маршрутах, ввести гибкие механизмы субсидирования перевозок для обеспечения защиты интересов населения в отношении прав на транспортную доступность.

Железнодорожный транспорт

1. Из-за избытка парка грузовых вагонов относительно возможностей инфраструктуры (более 260 тысяч невостребованных вагонов), многочисленности операторов, каждый из которых формирует собственную логистику зачастую в ущерб общесетевой, продолжает ухудшаться ситуация с использованием грузовых вагонов.

Участковая скорость снижена более чем на семь процентов, что привело к общему снижению пропускной способности сети. До 10 раз возросли затраты на маневровую работу станций по перемещению вагонов, в том числе около 40 процентов порожних вагонов. Годовые потери участников рынка перевозок оцениваются в размере около 90 млрд рублей. Каждые сутки в Забайкалье и на Дальнем Востоке «брошено» более 100 груженых и 200 порожних поездов в связи с низкоэффективной технологией логистики между грузовладельцами, собственниками подвижного состава и портами.

Наиболее эффективным решением этой проблемы является включение приватных грузовых вагонов в консолидированный парк на основе соглашений между перевозчиком и собственником вагона, как это сделано, например, между перевозчиком ОАО «Российские железные дороги» и АО «Федеральная грузовая компания». Период оборота полувагонов, работающих на этих принципах, на четверо суток ниже, а скорость доставки грузов – до 1,5 раз выше.

2. Снижение доходности операторских компаний на рынке предоставления вагонов приводит к их стремлению расширить свой бизнес с использованием собственных локомотивов.

Мировой опыт, а также опыт нашей страны по допуску огромного количества собственников вагонов для перевозочной деятельности показывает, что организация и развитие конкуренции в перевозочной деятельности возможны только в условиях профицита инфраструктурных мощностей. Российская железнодорожная инфраструктура является одной из самых загруженных в мире, интенсивность ее использования примерно в два раза выше чем в США, а более 15 процентов сети работает в условиях сверхнормативных нагрузок.

3. Проекты развития международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад» способны стать мощным катализатором ускорения экономического развития России.

За последние четыре года транзит по железным дорогам увеличился в 1,5 раза и составил в 2013 году 32,5 млн тонн. Этот потенциал еще далеко не исчерпан.

По Транссибирской железнодорожной магистрали между Азией и Европой сегодня перевозится не более одного процента от общего контейнерного потока, в то время как транзитные перевозки можно довести до одного-двух миллионов контейнеров в год, что, по оценкам экспертов, обеспечит российским транспортным компаниям дополнительные доходы в размере более 2-4 млрд долларов в год.

В качестве стратегической цели к 2030 году перевозки транзитных грузов железнодорожным транспортом через территорию России должны составить около 81 млн тонн, из которых контейнерные перевозки – от 1,5 до 2 млн ДФЭ.

4. Решением Правительства Российской Федерации (протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д.А.Медведева от 17 марта 2014 г. № ДМ-П9-22пр) предусмотрено выделение начиная с 2015 года средств федерального бюджета на компенсацию затрат ОАО «Российские железные дороги» на инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования, задействованную при осуществлении пригородных пассажирских перевозок, в объеме 50 млрд рублей ежегодно. Однако данное решение Правительства Российской Федерации является недостаточным, поскольку реальный объем расходов на железнодорожную инфраструктуру общего пользования на территории всей страны в 2015 году составит 34 млрд рублей. Оставшиеся некомпенсированными 9 млрд рублей могут лечь бременем на бюджеты субъектов Российской Федерации.

Согласно прогнозам доходов бюджетов большинства субъектов Российской Федерации в 2015 году, они не смогут изыскать указанные средства. В результате может возникнуть проблема сокращения пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом на территории одних регионов и приостановки пассажирского сообщения в других.

5. В качестве временной меры поддержки отрасли пригородных пассажирских перевозок и субъектов Российской Федерации Федеральным законом от 6 апреля 2015 г. № 83-ФЗ внесены изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации, предусматривающие временное, на период 2015-2016 гг., установление ставки НДС в размере 0 процентов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения. Являясь по сути формой межбюджетной поддержки, это решение позволило снять 8 млрд рублей бюджетной нагрузки с субъектов Российской Федерации.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. Разработать и утвердить механизмы мотивирования участников рынка железнодорожных перевозок на присоединение к соглашению по консолидированному управлению парком грузовых вагонов на взаимовыгодных условиях между перевозчиком и владельцем приватных вагонов.

2. Повысить ответственность собственников вагона путем внесения изменений в Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», касательно права перевозчика и владельца инфраструктуры на перемещение вагонов, которыми оператор не распорядился.

3. В целях привлечения частных инвестиций в локомотивный парк разработать и утвердить механизм использования лизинга локомотивов, который позволит снизить инвестиционные потребности перевозчика и владельца инфраструктуры, а также другие механизмы партнерства.

4. В соответствии с перечнем поручений Президента Российской Федерации от 21 ноября 2012 г. № Пр-3130 необходимо в ближайшее время принять законы «О перевозках транзитных грузов через территорию Российской Федерации», «О внесении изменений в закон о транспортно-экспедиционной деятельности», а также «О прямых смешанных перевозках», определяющие государственную политику и механизмы координации участников транспортных перевозок в интересах грузовладельцев.

5. Законодательно закрепить норму о финансировании стоимости услуг инфраструктуры ОАО «Российские железные дороги» при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения за счет средств федерального бюджета.

6. Принять постановление Правительства Российской Федерации о полной компенсации из федерального бюджета расходов на содержание инфраструктуры железнодорожных путей общего пользования, используемых в пригородных пассажирских перевозках, на длительный период, в том числе

2016 год. Также следует определить в проекте федерального закона «О федеральном бюджете на 2016 год и на плановой период 2017 и 2018 годов» защищенные бюджетные источники финансирования для обеспечения безубыточного функционирования пригородного пассажирского железнодорожного транспорта.

7. Внести изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации, предусматривающие в качестве постоянной ставки установление ставки НДС на услуги по перевозке пассажиров в размере 0 процентов.

Морской транспорт

Наиболее острой проблемой остается увеличение зависимости российской экономики от импорта морских транспортных услуг. По экспертным оценкам, ежегодный объем фрахта, полученного иностранными судовладельцами, перевозящими российские внешнеторговые грузы, составляет более 11 млрд долларов США.

Несмотря на увеличение объема перевалки грузов в российских портах, доля перевозок грузов флотом под российским флагом продолжает сокращаться – в 2014 году этот показатель составил всего 2,9 процентов.

Справочно: в целях предоставления приоритетного права на перевозку своим национальным компаниям в США законодательно введены следующие ограничения для иностранного флота по перевозке военных, сельскохозяйственных грузов, грузов экспорт-импорт банка, а также грузов гражданских агентств:

- военные грузы – 100 процентов (регулируются Законом о грузовых преференциях для военных грузов 1904 г.);
- грузы экспорт-импорт (эксим) банка – 100 процентов (регулируются Резолюцией Конгресса № 17, 1934 г.);
- сельскохозяйственные грузы – не менее 75 процентов (регулируются Законом о продовольственной безопасности 1985 г.), продовольственная помощь обеспечивается по четырем Федеральным программам;

– грузы гражданских агентств – не менее 50 процентов (регулируются Законом о грузовых преференциях 1954 г.), охватываются все грузы, пользующиеся поддержкой правительства, но не подпадающие под военные грузы, регулируемые законом 1904 г., и сельскохозяйственные грузы, предусмотренные программами продовольственной помощи.

Каботажные перевозки могут осуществляться только судами под флагом США, принадлежащими гражданам США, укомплектованными экипажами из граждан США и построенными на судостроительных заводах США.

Следовательно, в целях сокращения зависимости национальной экономики от импорта морских транспортных услуг и повышения конкурентоспособности российского торгового флота требуется принятие комплексных дополнительных мер государственной поддержки административного, политического, законодательного, организационного и финансового характера.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. Внести изменения в национальное законодательство в части, касающейся предоставления российским компаниям приоритетного права на перевозку государственных, военных, гуманитарных и стратегических грузов, а также грузов для государственных компаний или открытых акционерных обществ с долей госпакета акций более 50 процентов.

2. Продлить программу реализации положений Федерального закона от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ о мерах государственной поддержки судостроения и судоходства в совокупности с действовавшей в период с 2008 по 2014 годы программой государственной поддержки, направленной на размещение заказов на строительство гражданских судов на российских судостроительных предприятиях, путем субсидирования части затрат судовладельцев (постановление Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. № 383), позволяя нивелировать разницу в окупаемости строительства на российских и зарубежных верфях, что в свою очередь

являлось важным условием для принятия судовладельцами решения о размещении заказов на российских верфях.

3. Внести изменения в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации в части расширения понятия «каботаж», то есть распространения его на перевозки, осуществляемые с шельфовых месторождений на территорию Российской Федерации и иные аналогичные перевозки.

4. Внести изменения в статью 12 Закона Российской Федерации от 21 февраля 1992 г. № 2395-1 «О недрах» и статью 7 Федерального закона от 30 декабря 1995 г. № 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции» в части включения в лицензионные требования и соглашения о разделе продукции условий о преимущественном привлечении российских компаний для перевозки полезных ископаемых.

5. Внести изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Налоговый кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании» и другие законодательные акты, направленные на установление административной ответственности лиц, нарушающих законодательство о преимущественном привлечении для перевозок судов под государственным флагом Российской Федерации, а также обеспечивающие выполнение судами под иностранным флагом, осуществляющими каботажные перевозки, требований налогового и таможенного законодательства (уплата НДС и налога на прибыль, а также таможенных пошлин на период временного ввоза).

6. Сформировать для российских компаний с государственным участием, являющихся грузовладельцами экспортимых национальных грузов либо недропользователями, директивные решения о включении в договоры купли-продажи российских внешнеторговых грузов транспортных условий, предусматривающих в первую очередь преимущественное привлечение российского флота для перевозок, а также сервисном

обслуживании шельфовых месторождений, как это на практике реализовано в ряде стран.

Наука и образование

1. Поскольку транспортные учебные заведения готовят специалистов и ведут научно-поисковые работы по всем видам транспортной деятельности без специально оговоренных параметров, отличающихся от общеустановленных, закреплять за ведущими транспортными вузами статус научно-исследовательских университетов проблематично. И не потому что они сегодня не отвечают критериям, а потому что такие критерии для них должны отличаться в принципе.

Несмотря на то что по многим признакам, в том числе по объему выполняемых научно-исследовательских работ и НИОКР, ведущие транспортные вузы приближаются к признакам научно-исследовательских университетов, но в силу отраслевой специфики не могут достичь ряда характерных для них показателей академического свойства.

Невозможно в отрасли выделить вуз, занимающийся подготовкой инженеров, и вуз, занимающийся прежде всего магистратурой, подготовкой исследователей и собственными исследованиями. В этом заключается специфика отраслевых требований.

В связи с этим дано следующее поручение Президента Российской Федерации по итогам его встречи с членами Союза транспортников России включенное в протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации от 8 июня 2011 года № ВП-П9-32пр:

Пункт 9

«Минобрнауки России, Минтрансу России, совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и СТР проработать вопрос реализации pilotного 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.»

Предполагалось, что для транспортной отрасли мог бы быть создан национальный исследовательский университет, объединяющий в себе профессиональное образование и научные разработки, ориентированные на решение актуальных транспортных проблем, включая научное сопровождение реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, государственных, федеральных и региональных целевых программ в сфере транспорта.

Таким образом, необходимо расширение типологии российских вузов, например, путем корректировки концепции создания федеральных университетов, предусматривающей возможность создания федеральных университетов не только по территориальному, но и по отраслевому принципу.

Необходимо также решение вопроса организации поддержки отраслевых вузов. Профильные министерства не располагают средствами для реализации курса на развитие эффективности и конкурентоспособности подведомственных вузов, которые обеспечиваются Минобрнауки России. Целесообразно дать ведущим отраслям возможность иметь в своем распоряжении, привлекать и использовать дополнительные средства для поддержки отраслевых систем образования, программ развития ведущих вузов, а также предусмотреть отдельной строкой в соответствующих государственных и федеральных целевых программах выделение средств при реализации крупных инфраструктурных проектов, в том числе для развития материально-технической базы, строительства корпусов общежитий.

2. В связи с тем, что отраслевые вузы готовят специалистов целенаправленно для работы в соответствующих секторах, например, на транспорте, необходимо ввести в Федеральный закон 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» нормы, по которым

студенты, обучающиеся за счет средств налогоплательщиков, должны направляться на работу в данной отрасли на срок от трех до пяти лет.

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ предлагает поручить Правительству Российской Федерации:

1. Проработать протокольное поручение Президента Российской Федерации от 08 июня 2011 г. № ВП-П9-32пр по созданию научно-исследовательского транспортного университета.

2. Проработать поручение, содержащееся в перечне поручений Президента Российской Федерации от 21 ноября 2012 г. № Пр-3130, по вопросу разработки механизмов поддержки высших учебных заведений, подведомственных Минтрансу России, включая улучшение их материально-технической базы, прежде всего состояния общежитий на уровне высших учебных заведений, входящих в систему Минобрнауки России.

3. Проработать протокольное поручение Президента Российской Федерации от 08 июня 2011 г. № ВП-П9-32пр по вопросу совершенствования 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.

4. Внести в Федеральный закон 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» нормы, по которым студенты, обучающиеся за счет средств налогоплательщиков, должны направляться на работу по специальности на срок от трех до пяти лет.