



**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ТРАНСПОРТА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

680002, г. Хабаровск, ул. Карла Маркса, 56

Тел. (4212) 30-66-55. Факс (4212) 74-78-82 E-mail: mptsovnet@ya.ru

15 ноября 2017 г.

г. Хабаровск, ул. Муравьева
Амурского 4, кабинет № 215
(актовый зал).
Краевой дом профсоюзов

**ПРОТОКОЛ
Очередного заседания общественного совета министерства
промышленности и транспорта**

ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ:

1. Состояние вопроса, перспективы развития о. Большой Уссурийский
2. Организация работы по противодействию коррупции в органах власти
3. Реализация положений Конвенции о правах инвалидов на объектах транспорта и в сфере транспортного обслуживания Хабаровского края
4. Состояние городских и межмуниципальных автобусных перевозок в Хабаровском крае

1. Состояние вопроса, перспективы развития о. Большой Уссурийский

(Ноженко Д.Ю.)

По первому вопросу с докладом выступил Ноженко Д.Ю., который обстоятельно рассказал о текущем состоянии дел с разрабатываемыми перспективами относительно острова Большой Уссурийский (ОБУ), о происходящей динамике изменений точек зрения со стороны Правительства РФ, о последних поручениях Президента РФ, касающихся статуса пограничного пропускного пункта, расположенного на ОБУ.

Он так же описал основные преимущества освоения ОБУ как приоритетного национального проекта РФ в ближайшем будущем. При реализации данного проекта в обязательном порядке надо учитывать:

- **Комплексный подход к проекту, как к проекту, имеющему уникальный трансграничный социально-экономический потенциал.**
- **Подход к проекту, как особому проекту общероссийского значения с формированием особых правовых, управленческих и экономических условий.**

Центральное географическое положение, нахождение на пересечении ключевых внутренних и международных транспортных коридоров, позволяет реализовывать на территории ОБУ:

- Отдельный масштабный инфраструктурный проект международного значения
- Придать особый юридический статус территории Острова
- Сформировать на обособленной территории Острова особые таможенные, экономические и правовые условия развития

ОБУ и прилегающая континентальная часть, в отличие от других приграничных территорий Дальнего востока, имеют уникальные ресурсные и инфраструктурные условия, способствующие масштабному транспортно-логистическому, финансово-экономическому и туристическо-рекреационному развитию. Непосредственная близость (30-40 км) стратегической инфраструктуры крупнейшего российского

дальневосточного города, а также аналогичная близость китайской стратегической инфраструктуры. Большим плюсом является наличие человеческих, производственных и иных ресурсов Хабаровской агломерации и провинции Хэйлунцзян.

Ноженко Д.Ю. выделил базовые факторы и стратегическую инфраструктуру. Что позволяет:

- Интегрировать российский и китайский пассажирские, туристические, логистические, транспортные потоки и реализовать проекты торгового, финансово-экономического российско-китайского сотрудничества
- Обеспечить устойчивое развитие города Хабаровска, Хабаровского края и в целом Дальнего востока, в связи с формированием международного транспортно-логистического, финансово-экономического, и туристическо-рекреационного статуса Острова
- Реализовать на территории РФ проект регионального и общероссийского масштаба

Он проинформировал, что в 2016 году между РФ и КНР заключено межправительственное соглашение о статусе многостороннего автомобильного пункта пропуска «Большой Уссурийский - Хэйсяцзыдао» на государственной границе РФ и КНР (нотой МИД КНР № 587/2016 от 20 сентября 2016 года полученной МИД РФ 20.09.2016 года, внесены изменения в Соглашение от 27 января 1994 года о пунктах пропуска на российско-китайской Государственной границе).

В обеспечение развития данной территории российская сторона завершила строительство мостового перехода и части дорожных сооружений по направлению к государственной границе, а также обеспечила функциональное состояние берегоукрепительных сооружений на о. Большой Уссурийский.

Кроме того, на российской территории, с 2015 года в непосредственной близости от Острова начато строительство нового участка федеральной трассы «Усури» (обход п. Корфовский) и в 2017 г. начинается строительство первой на Дальнем востоке платной автодороги «Обход Хабаровска» примыкающей к о. Большой Уссурийский и обеспечивающей автомобильное перемещение любого объема грузов как региональном режиме «Владивосток-Хабаровск-Чита» так и трансграничном режиме в случае интеграции в систему перевозок грузопотока из КНР через о. Большой Уссурийский.

Также на российской территории в соответствии с Федеральным законодательством о территориях опережающего развития начато развитие инфраструктуры ТОСЭР Хабаровск, требующей транспортный коридор

для реализации товаров, произведенных в режиме ТОР и обеспечения ТОР комплектующими и сырьевыми ресурсами.

В свою очередь, китайская сторона возвела: федеральную трассу в направлении Фуюань-Харбин-Пекин, сформировала сеть региональных автомобильных дорог, создала железнодорожную, аэровокзальную и портовую инфраструктуру, включая железнодорожный, авиационный и портовый вокзальный комплексы, а также масштабные объекты туристическо-рекреационного назначения.

На данный момент китайской стороной закачивается проектирование берегоукрепительных сооружений на территории острова, в обеспечение строительства которых на первом этапе выделено 800 000 000 юаней.

Китайская сторона рассматривает перспективу развития Острова с позиции обеспечения экосистемы Острова, но исключительно - в рамках формирования, на приграничной части острова, свободной экономической зоны с обеспечением перемещения грузовой базы, в целях последующего изменения статуса пункта пропуска в режиме именно «грузопассажирских перемещений».

Китайская сторона в целях обеспечения ранее осуществлённых масштабных инфраструктурных затрат государственного бюджета, готова обеспечить инвестиционное финансирование (на условиях обеспечения инвестиционных вложений) в развитие инфраструктуры с российской стороны.

Указанные обстоятельства вынуждают на текущий момент китайскую сторону предоставить инвестиционные ресурсы российской стороне, для строительства инфраструктуры, позволяющей использовать Остров в режиме трансграничного сотрудничества, включая инвестирование берегоукрепительных и иных сооружений.

В настоящее время на ОБУ и непосредственно прилегающей континентальной части, существует сформированная Хабаровской агломерацией развитая транспортная сеть, а также сеть, прилегающая к территории острова автомобильная, ж/д, авиационная и портовая инфраструктура, позволяющая обрабатывать на прилегающей к острову континентальной части грузовые потоки с последующей отправкой их автомобильным, железнодорожным, авиационным и речным транспортом во все обеспеченные соответствующей транспортной сетью регионы Российской Федерации.

В текущем периоде на прилегающей к Острову территории осуществляется строительство первой на Дальнем востоке платной автодороги «Обход Хабаровска» позволяющей обеспечить трафик автомобильных перевозок без ухудшения транспортной обстановки для г. Хабаровска и скорость перемещения грузов от МЦТС до всех транспортных узлов ДФО и РФ.

Российская часть острова имеет на данный момент существующую систему берегоукреплений площадью 5 620 Га (56.2 км²) с длинной берегоукрепительных сооружений 38 км. Территория, расположенная внутри берегоукрепительных сооружений позволяет в текущем режиме осуществлять строительство любого типа инфраструктурных коммерческих, торговых и иных объектов.

Со слов Ноженко Д.Ю. запрашивается:

- Придание территории ОБУ правового статуса особого экономической зоны с льготными таможенными, налоговыми и миграционными режимами путем принятия Федерального закона «О развитии Острова Большой Уссурийский».
- Формирование на основании межправительственных соглашений (с учетом полной готовности к этому китайской стороны) в соответствии с Федеральным законом «О развитии Острова Большой Уссурийский» - Международного центра Российско-Китайского трансграничного сотрудничества – МЦТС
- Создание на основании распоряжения Правительства РФ российского оператора, осуществляющего функции управления МЦТС и уполномоченного на взаимодействие с китайской стороной по разработке единого плана использования острова и создания инфраструктуры МЦТС – Акционерного общества «Корпорация Развития Острова Большой Уссурийский» (АО «КРОБУС»)
 - 1) Предоставление в соответствии с действующим законодательством в распоряжение АО КРОБУС прав на земельные участки, полномочий по распоряжению территорией, прав на управление территорией Острова и МЦТС.
 - 2) Наделение оператора МЦТС – Акционерного общества «Корпорация Развития Острова Большой Уссурийский» (АО «КРОБУС») иными полномочиями по управлению островом и прилегающей континентальной территорией.

Решили поддержать данные предложения докладчика, рекомендовать министерству промышленности и транспорта в мере своей компетенции оказывать максимальную поддержку в решении данных вопросов.

2. Организация работы по противодействию коррупции в органах власти

(Плахотник Н. А.)

По уважительным причинам (крушение самолета под Нельканом) основной докладчик присутствовать не смогла.

3. Реализация положений Конвенции о правах инвалидов на объектах транспорта и в сфере транспортного обслуживания Хабаровского края

(Гончаров И. В.)

По третьему вопросу выступил Гончаров И.В., который проинформировал, что министерством промышленности и транспорта совместно с общественным советом МПТ Хабаровского края и другими заинтересованными лицами в этом году было проинспектировано два объекта на предмет транспортной доступности для инвалидов и людей с ограниченными возможностями, а именно Хабаровский аэропорт и дебаркадер, расположенный на центральной набережной. Особых замечаний и нареканий на объектах не установлено. Нормативная база соблюдается, условия доступности для данной категории граждан удовлетворительные.

Собственниками данных объектов проводятся работы по улучшению условий доступной среды. В частности, с согласия собственника, арендатор дебаркадера обязался в межсезонье, в зимне-весенний период произвести работы по реконструкции и модернизации дебаркадера в целях приведения его состояния в соответствии с нормами нового федерального законодательства в этой области. Таким образом в новый сезон навигации условия для данных категорий граждан планируется значительно улучшить по сравнению с навигацией 2017 года.

В Хабаровском аэропорту в последние годы в этой части проделана очень заметная и немалая работа, что также привело к гораздо более удобному сервису для вышеперечисленной категории граждан.

К докладчику поступили вопросы, касающиеся планов по инспектированию других объектов транспортной инфраструктуры, находящейся в ведении министерства промышленности и транспорта. На что докладчик ответил, что утвержденного плана пока нет, а работа по перечню объектов для обследования ведется.

Решили после утверждения плана инспектирования объектов подключиться к обследованию объектов транспортной инфраструктуры совместно с министерством промышленности и транспорта.

4. Состояние городских и межмуниципальных автобусных перевозок в Хабаровском крае

(Тремасова С.Н.)

По данному вопросу выступила председатель правления Ассоциации пассажирских перевозчиков города Хабаровска Тремасова С.Н. В своем докладе она подчеркнула, что:

1. Пассажирские перевозки транспортом общего пользования по муниципальным и межмуниципальным маршрутам влияют как на качество жизни граждан, так и на состояние региональной экономики. Современный транспорт общего пользования должен быть комфортным для пассажиров, надежно следовать расписанию, его остановочные пункты должны всегда находиться в пределах пешеходной доступности для большинства граждан. Развитие пассажирского транспорта общего пользования требует значительных инвестиций, а значит должны быть созданы условия для инвесторов.

Ликвидация системы планирования маршрутных сетей в городах, самостоятельная и нескоординированная организация маршрутов со значительным дублированием маршрутов, в том числе муниципального и межмуниципального сообщения, привела к потере экономических преимуществ транспортных средств большой вместимости

Такая политика стала основной причиной падения эффективности транспорта большой вместимости. Перевозчики, осуществляющие перевозки по регулярным маршрутам вынуждены конкурировать друг с другом. Снижение пассажиропотока в результате зачастую необоснованно завышенной конкуренции отрицательно сказывается на рентабельности транспортных предприятий, что приводит к проблемам с обновлением подвижного состава, снижению качества обслуживания.

Во многом такая ситуация стимулировала уход значительной части перевозчиков в «теневой» сектор экономики, что в настоящий момент не только способствует дальнейшему снижению качества и безопасности транспортных услуг, но также влияет и на сокращение налоговых поступлений в бюджет.

Она подчеркнула, что снижение объемов перевозок автобусным и городским электрическим транспортом вызвано большей автомобилизацией населения

2. Одной из серьезных проблем на транспорте является проблема обеспечения требуемой численности и квалификации кадров.

На городском наземном пассажирском транспорте одной из основных причин такого положения стал низкий уровень заработной платы работников, в том числе из-за установления регулирующими органами на протяжении более 10 лет тарифа, который значительно ниже экономически обоснованного. Отсутствует система профессионального образования в сфере пассажирского транспорта, средства на подготовку профессиональных кадров низшего звена в бюджете не предусмотрены.

3. Отсутствует конкретизация полномочий органов власти регионального и муниципального уровней.

Необходимо предоставить органам государственной власти субъектов Российской Федерации права по установлению возможности и условий взаимного согласования межмуниципальных и муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории соответствующих субъектов Российской Федерации.

4. Отсутствие средств контроля приводит к невозможности установить субъекты, непосредственно осуществляющие пассажирские перевозки, а также выявить причины снижения качества транспортного обслуживания населения.

5. Отсутствие механизма предоставления уполномоченным органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления возможности оперативной замены перевозчика, внезапно прекратившего обслуживание маршрута, другим перевозчиком с выдачей ему временного свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок на период, необходимый для проведения открытого конкурса по этому маршруту.

6. Конкуренция перевозчиков регулярных межмуниципальных перевозок с перевозчиками по заказу.

Дублирование перевозчиками по заказу пути следования маршрутов регулярных перевозок с осуществлением посадки и высадки

пассажирам по ходу движения. Данные перевозчики зачастую фактически оказывают услуги регулярных перевозок по тем же маршрутам, не имея соответствующего контракта. Подобная бесконтрольная конкуренция в первую очередь распространена в межмуниципальных маршрутах по причине более сложного выявления и по причине того, что автовокзалы, не подчиняющиеся никаким требованиям, предоставляют возможность «заказникам» осуществлять посадку и высадку пассажиров на своей территории.

В результате снижаются доходы перевозчиков, обслуживающих межмуниципальные маршруты регулярных перевозок и стабильно выходящих на линию, что влечет за собой недостаток средств на обновление подвижного состава и снижение качества обслуживания, в том числе выполнение рейсов по расписанию.

Требуется ограничение деятельности перевозчиков по заказу в части выполнения по факту регулярных перевозок при дублировании ими путей следования маршрутов, которые обслуживаются добросовестными перевозчиками. Лицензирование всех видов перевозок позволит повысить прозрачность рынка и пресечь незаконные регулярные перевозки пассажиров, выполняемые под видом заказных и для собственных нужд. Но особое внимание следует уделить работе автовокзалов, которые извлекая прибыль от предоставления возможности «псевдозаказным» перевозчикам осуществлять посадку-высадку пассажиров на своей территории, нарушают права легальных перевозчиков по регулярным маршрутам.

Акцентировала внимание на ряд частных проблем, касающихся взаимодействия между органами власти. Так для межмуниципальных маршрутов №№ 102,102э,121,122,120,124,133 конечной остановкой определена остановка в Южном м-не г.Хабаровска, разворотная площадка в районе этой остановки в настоящее время предоставлена в аренду под магазин. Перевозчикам предложено арендатором или платить за стоянку и просто въезд или искать другое место для разворота. Между тем, схема маршрута предполагает необходимость разворота на указанной площадке, а расписание-отстой ТС.

Она так же сообщила, что есть проблема обеспечения доступной среды. К требованиям по обеспечению доступной среды, в том числе низкопольными ТС и ТС, оборудованными для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями передвижения, в том числе и при установлении данного критерия как оценочного при проведении конкурса, следует подходить с учетом имеющихся условий для эксплуатации таких ТС (погодных условий в зимнее время, оборудования остановочных пунктов и т.д.). То же касается и установления критерия оценки за оборудование автобусов газомоторным

оборудованием. Если нет достаточного количества заправочных станций-не может идти речи об установлении несоразмерно высоких баллов за наличие такого оборудования.

В настоящее время на конец ноября-начало декабря ГД запланировано как приоритетное рассмотрение во втором чтении поправок в 220-ФЗ, Президентом даны Поручения для того, чтобы отрасль заработала эффективнее. Но при этом есть вопросы, которые можно и нужно решать на уровне региональной и муниципальной власти, а общественные организации готовы ей помогать.

По её докладу были заданы вопросы от: Крапивного, Сидоренко, Ковшара, Максименко, Балалаева А.С. Вопросы, касались более детального положения дел по пассажирским перевозкам как в г. Хабаровске, так и в других районах Хабаровского края. На что Тремасовой С.Н. была продемонстрирована диаграмма и график регулируемых и нерегулируемых маршрутов районов г. Хабаровска, г. Комсомольска и других районов Хабаровского края, а так же подробные комментарии к ним.

На основании ее доклада и обсуждения были приняты следующие решения:

1. Министерству промышленности и транспорта продолжить решение следующих основных задач:
 - 1) развивать перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах Хабаровского края
 - 2) формировать экономическую и правовую модель конкурентного рынка доступных и высококачественных транспортных услуг для населения Хабаровского края. Совершенствовать допуск к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок.
2. Рекомендовать Главам городских округов, муниципальных образований Хабаровского края о создании независимых общественных комиссий (комитетов), с привлечением населения, для организации общественного контроля и оценки качества обслуживания населения пассажирскими перевозками, доступности транспортных услуг, обеспечение общественной безопасности и противодействию коррупции.
3. Предложить Министерству промышленности и транспорта Хабаровского края разработать и утвердить Краевой комплексный план транспортного обслуживания населения с учетом обязательных стандартов транспортного обслуживания населения.

4. Рекомендовать Министерству промышленности и транспорта Хабаровского края направить запрос в администрацию г. Хабаровска с целью получения информации о правах арендатора разворотной площадки на конечной остановке маршрутов №№ 102,102э,121,122,120,124,133 и устранения препятствий для осуществления услуг по перевозке пассажиров на данных межмуниципальных маршрутах.

Председатель общественного совета



В.В. Ковшар