

ИНФОРМАЦИЯ

о транспортном комплексе Архангельской области

Транспортный комплекс – важнейший элемент экономической и социальной инфраструктуры. Его эффективное функционирование и устойчивое развитие являются необходимым условием динамического роста экономики региона, обеспечения национальной безопасности страны, повышения уровня обслуживания и улучшения условий жизни населения.

Большое влияние на развитие транспортной сети, ремонт, содержание и строительство новых автомобильных дорог оказывают климат, рельеф и географическое расположение Архангельской области, а также неблагоприятные грунтово-геологические условия.

В части железнодорожного транспорта по густоте железнодорожной сети Архангельская область занимает 66-ю строчку среди субъектов Российской Федерации с показателем – 29,95 км на 10 000 квадратных километров. Эксплуатационная длина железнодорожных путей составляет 1 775,8 км, а развернутая длина путей – 3 031 км.

В целом железнодорожная сеть путей на территории Архангельской области удовлетворяет потребностям населения в перевозках пассажиров. При этом часть населенных пунктов Архангельской области имеет только железнодорожное сообщение.

В части воздушного транспорта базовыми аэродромами Архангельской области являются аэропорт «Талаги» и аэропорт «Васьково». Аэродромная сеть области состоит из 23 аэропортов, аэродромов и посадочных площадок, из которых только 7 имеют искусственные взлетно-посадочные полосы, остальные имеют грунтовое покрытие.

Региональные пассажирские авиаперевозки, а также выполнение санитарных заданий на территории Архангельской области, осуществляет акционерное общество «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд». Ряд населенных пунктов в Мезенском, Лешуконском и Приморском районах Архангельской области имеют только воздушное сообщение.

Транспортная водная система Архангельской области, обеспечивающая судоходство, состоит из: бассейна Северной Двины, в который входят реки: Северная Двина, Вычегда, Вага, Пинега; бассейна р. Онеги; бассейна р. Мезень, в который входят р. Мезень и р. Кулой; бассейна Белого моря.

Несколько крупных населенных пунктов в городе Архангельске, Холмогорском, Пинежском, Мезенском, Лешуконском, Верхнетоемском районах Архангельской области имеют только водное сообщение.

Транспортное обслуживание на реках Архангельской области осуществляется путем организации регулярных пассажирских перевозок водным транспортом, грузопассажирских переправ и наплавных мостов.

На территории Архангельской области практически отсутствует инфраструктура водного транспорта (речные порты, причалы). В эксплуатации у перевозчиков находятся суда устаревших проектов, которые в большинстве случаев выработали свой ресурс.

Общая протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Архангельской области составляет 19 317,7 км, из них:

583 км - автомобильная дорога федерального значения М-8 «Холмогоры»;

7 607,9 км - автомобильные дороги регионального значения;

11 126,8 км - автомобильные дороги местного значения.

Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на территории Архангельской области составляет 29,2 километра на тысячу квадратных километров территории, что ниже, чем в среднем по Российской Федерации.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения с твердым покрытием – 6889,1 километра, из них – 2162,8 километра с усовершенствованным покрытием. Протяженность грунтовых дорог составляет 718,8 километра, кроме того имеется 354 километра автозимников, из которых 22 километра – ледовые переправы.

В отношении проблемных вопросов информируем.

Автомобильный транспорт:

1. Проблема:

Перевозки пассажиров по заказу не подлежат лицензированию.

Предложение:

Внести изменение в Положение о лицензировании в части лицензирования перевозок по заказу.

2. Проблема:

Отсутствие утвержденной методики определения начальной максимальной цены государственного контракта на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам и рекомендаций по проведению закупочных процедур.

В соответствии с частью 1 статьи 22 Федерального закона от 05 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Федеральный закон № 44-ФЗ) начальная (максимальная) цена контракта (далее – НМЦК) и в предусмотренных Федеральным законом № 44-ФЗ случаях цена контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), определяются и обосновываются заказчиком посредством применения нескольких методов.

Предложение:

Предусмотреть в проекте Порядка определения НМЦК, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, помимо затратного и другие методы определения НМЦК: тарифный и запрос предложений.

3. Проблема:

Согласно части 2 статьи 59 Федерального закона № 44-ФЗ и перечню товаров, работ, услуг, в случае осуществления закупок которых заказчик обязан проводить аукцион в электронной форме (электронный аукцион), утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 марта 2016 года № 471-р, закупка услуг сухопутного транспорта (код 49 по Общероссийскому классификатору продукции по видам экономической деятельности ОК 034-2014 (КПЕС 2008)) осуществляется заказчиком только путем проведения электронного аукциона.

Предложение:

Предусмотреть, что закупки на выполнение работ по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам осуществляются либо на основании аукциона, либо конкурса.

4. Проблема:

В соответствии с частью 1 статьи 35 Федерального закона № 220-ФЗ государственный контроль (надзор) в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при организации регулярных перевозок осуществляется органом государственного транспортного контроля – Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор), при этом регулярные перевозки по муниципальным и межмуниципальным маршрутам организуются уполномоченным исполнительным органом государственной власти субъекта или уполномоченным органом местного самоуправления.

Согласно части 5 статьи 35 Федерального закона № 220-ФЗ Ространснадзор по соглашению с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации может передавать им осуществление указанных в части 1 статьи 35 полномочий в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Министерство транспорта Архангельской области направило в Ространснадзор обращение по вопросу передачи полномочий по государственному контролю за осуществлением регулярных перевозок.

В ответе Ространснадзор указал, что передача министерству указанных полномочий, а также права составления и рассмотрения протоколов об административных правонарушениях по статье 11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях является избыточной.

В то же время управление государственного автодорожного надзора по Архангельской области и Ненецкому автономному округу имеет 20 штатных должностей инспекторов, из которых только 7 осуществляют государственный контроль за осуществлением регулярных перевозок в Архангельской области и Ненецком автономном округе, что не позволяет эффективно бороться с нелегальными перевозчиками.

Предложение:

Внести изменение в статью 35 Федерального закона № 220-ФЗ в части наделения полномочиями по контролю за осуществлением регулярных

перевозок наряду с Ространснадзором уполномоченных исполнительных органов государственной власти субъекта РФ и уполномоченных органов местного самоуправления, организующих перевозки по межмуниципальным и муниципальным маршрутам.

5. Проблема:

Наличие лицензионного требования к соискателю лицензии (лицензиату) на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом в части оснащения транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS недостаточно для обеспечения качества и безопасности перевозок.

Предложение:

1) Необходимо дополнить пункт 4 Положения о лицензировании подпунктом «л» следующего содержания: «л) подключение аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS к региональным навигационно-информационным системам (РНИС).»

2) Дополнить статью 11.14.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях частью 5: «Регулярные перевозки пассажиров и багажа и перевозки пассажиров и багажа по заказу без подключенной к региональной навигационно-информационной системе (РНИС) аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS».

6. Проблема:

Отсутствие региональных навигационно-информационных систем (РНИС) не позволяет выявлять регулярные перевозки, осуществляемые под видом «заказных» и собирать достаточные доказательства для аннулирования лицензии в судебном порядке.

Предложение:

Создать на уровне субъектов Российской Федерации региональные навигационно-информационные системы (РНИС), с помощью которых будет осуществляться контроль за транспортными средствами, используемыми для регулярных перевозок и перевозок по заказу, оборудованными аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

7. Проблема:

На территории Архангельской области тарифы на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении установлены уполномоченным исполнительным органом государственной власти Архангельской области на экономически обоснованном уровне. Сбор выручки от перевозки пассажиров и багажа осуществляется самим перевозчиком.

В сложившихся экономических условиях на территории Архангельской области предусмотреть дополнительные ассигнования для обоснования НМЦК на основе затратного метода не представляется возможным.

При экономически обоснованном тарифе на перевозку пассажиров отсутствует необходимость в заключении государственного контракта в порядке, установленном законодательством Российской Федерации

о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Предложение:

Предусмотреть возможность проведения конкурсных процедур (по аналогии с регулярными перевозками по нерегулируемым тарифам) при определении перевозчика, осуществляющего перевозки по экономически обоснованному тарифу.

Для этого необходимо внести изменения в часть 2 статьи 14 Федерального закона от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ): «2. Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений настоящего Федерального закона либо проведения открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршруту регулярных перевозок в порядке, предусмотренном статьей 19 настоящего Федерального закона».

8. Проблема:

Наличие лицензионного требования при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров в части наличия у соискателя лицензии (лицензиата) помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств недостаточно для обеспечения качества и безопасности перевозок.

Предложение:

Необходимо в подпункте «а» пункта 4 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) (далее – Положение о лицензировании), утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 02 апреля 2012 года № 280, предусмотреть наличие у соискателя лицензии (лицензиата) **сертификационных центров**.

9. Проблема:

Ряд пассажирских перевозок осуществляется водителями на основании заключенного договора об оказании услуг, что негативным образом отражается на безопасности перевозок.

Согласно Гражданского кодекса Российской Федерации транспортное средство является источником повышенной опасности. Перевозка пассажиров и

багажа несет в себе еще большую угрозу причинения вреда жизни и здоровью граждан, так как связана с использованием транспортных средств с повышенной пассажироместимостью. Следовательно, данную перевозку должен осуществлять только проверенный, квалифицированный и здоровый работник, а не «человек со стороны».

Предложение:

Необходимо в подпункте «б» пункта 4 Положения о лицензировании **исключить слова «договор об оказании услуг».**

10. Проблема:

Федеральный закон от 08 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» не предусматривает условий договора фрахтования в части зависимости количества пассажиров от предельной пассажироместимости, указания цели заказа автобуса, указания в списке договора фрахтования паспортных данных всех пассажиров, невозможности фрахтования части вместимости транспортного средства.

Предложение:

Предусмотреть в части 2 статьи 27 Федерального закона от 08 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в качестве существенных условий договора фрахтования:

1) количество пассажиров, в отношении которых заключается договор фрахтования (согласно списку), которое не должно превышать предельную пассажироместимость транспортного средства, используемого для перевозок по заказу;

2) цель заказа автобуса (например, «поездка на отдых», «поездка на экскурсию», «подвоз работников фрахтователя к месту работы», «транспортное обеспечение праздничных мероприятий» и т.п.);

3) паспортные данные всех пассажиров в списке пассажиров;

4) условие о возможности фрахтовании части вместимости транспортного средства не включается в договор фрахтования.

Водный транспорт

1. Проблема:

Архангельская область является крупнейшим субъектом Российской Федерации, при этом плотность населения, приходящаяся на 1 квадратный километр, составляет всего около 2-х человек.

В Архангельской области большое количество естественных водных преград. Ежегодно на территории области в навигационный период функционирует около 57 паромных переправ и наплавных мостов.

В настоящее время на федеральном уровне не урегулированы вопросы по организации транспортного обслуживания населения водным транспортом.

Нечеткость формулировок в Федеральном законе от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», таких как: «Создание условий **транспортного обслуживания населения**», «**Организация транспортного**

обслуживания» привело в настоящее время к отсутствию какого-либо воздействию муниципальной власти на решения транспортных вопросов. Муниципальные образования в настоящее время практически не участвуют в процессе организации водного транспорта, а также не понимает каким образом нужно выполнять эту функцию.

Предложение:

Разработать проект Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа водным транспортом», регулирующего правовые отношения между региональным (муниципальным) заказчиком и перевозчиками.

2. Проблема:

Согласно проведенному министерством транспорта Архангельской области мониторингу среднего возраста судов под флагом Российской Федерации, зарегистрированных в морском порту Архангельск, в 2016 году установлено, что средний возраст судов составляет 33 года.

Требуется механизм государственной поддержки судовладельцев по омоложению флота.

Предложение:

Разработка программы по финансированию строительства судов ледового класса и причальной инфраструктуры по проектам Министерства транспорта Российской Федерации для развития Арктических регионов на условиях софинансирования из федерального бюджета.
