

Утвержден

Решением Комитета «ОПОРЫ РОССИИ» по транспорту

Протокол от 26.12.2023 г. № 3-2023

Предложения в план работы Комитета по транспорту на 2024 год

№ п/п	Наименование вопроса	Ответственные за подготовку материалов	Примечание	Срок рассмотрения вопроса
1	О недопущении занижения формирования начальной максимальной цены контракта с учетом утвержденных методик при осуществлении государственных и муниципальных контрактов	Стерлягов А.М.		1 квартал
2	О расчёт НМЦК контрактов на ПИР и внесение изменений в 44 ФЗ	Ключихин И.И.		1 квартал
3	О внедрении Аудита технических заданий и смет на ПИР по государственным контрактам.	Ключихин И.И.		1 квартал
4	Об увеличении количество досмотровых групп и их транспортную обеспеченность для уменьшения простоев судов в ожидании досмотров, а также о обеспечении обмена информацией между властями и всеми участниками процесса со стороны судов, как объектов досмотра.	Фефелов В.А.	- одной из форм усиления (вполне объективного) норм безопасности морского района мостового транспортного перехода (Крымского моста) является обязательный досмотр каждого судна (возможно за очень редким исключением), следующего	1 квартал

		<p>под мостом силами досмотровых групп Федеральной пограничной службой ФПС РФ;</p> <p>- досмотровые мероприятия проходят в море, только в светлое время суток, при рабочих погодных условиях (ветер, высота волны), в последнее время период ожидания досмотра в среднем составляет 10 суток, максимум — 21 день;</p> <p>- засекаемость плана работы досмотровых групп (очередности в суточном плане и очередности фактического досмотра) не позволяет всем заинтересованным лицам — судовладельцам, агентам, портовикам и экспедиторам порта назначения и т.д. правильно рассчитывать сроки подхода судна, готовности груза, его подвоза, накопления, таможенного и иного оформления и т.д.;</p> <p>- основная проблема для участников процесса (экспортёров/импортёров, агентов, портовиков и тд) —</p>	
--	--	---	--

		<p>нарушение соответствующего ситуации обмена информацией между Минтрансом в лице властей порта Кавказ и судном (или третьей заинтересованной стороной — агентом и т.д.), что является следствием нарушения между ФПС и Минтрансом.</p> <p>Результат:</p> <p>- судовладельцы подняли ставки фрахта из-за длительного и не понятного по срокам простоя судов в ожидании досмотровых процедур, что снижает экономический результат ВЭД российских экспортёров/импортёров.</p> <p>Требуется:</p> <ol style="list-style-type: none">1. увеличить количество досмотровых групп и их транспортную обеспеченность для уменьшения простоев судов в ожидании досмотров2. обеспечить обмен информацией между властями и всеми участниками процесса со стороны судов, как объектов
--	--	--

			<p>досмотра (с уточнением приемлемой формулы обеспечения)</p> <p>- если предположить, что ФПС РФ может давать (полностью или дозированной) информацию в Минтранс — Службу управления движением судов п. Кавказ (СУДС), то они не смогут своими силами обеспечить четкий информационный обмен между всеми участниками процесса — одновременно количество судов может достигать и 100, и 200 судов, находящихся в ожидании досмотра, особенно при плохих погодных условиях, когда досмотры не проводятся по несколько дней. Вместе с тем, СУДСу не важны подробности досмотров конкретных судов, лопмана работают по факту окончания досмотра и готовности судна к проводке по каналу, таким образом Минтранс (СУДС п. Кавказ) не заинтересованная в инфообмене сторона).</p>
--	--	--	---

	<p>Решение: появление представителей всех судов-объектов досмотра и заинтересованных третьих лиц (судовладельцев, агентов, портовиков, экспедиторов, экспортеров/импортеров и т.д.) в схеме работы ФПС РФ в рамках процедуры получения судном «свободной практики» для следования под мостом. Рассмотрение вопроса о доступе к секретной информации (без обсуждения почему очередность досмотра стала секретом) через получение лицензии на работу с такими данными и т.д.</p> <p>Полномочия такого посредника: подача заявок на проводку судна и на проведение досмотров и т.д. (для формального получения статуса «заинтересованное лицо по отношению к конкретному судну»), получение информации о планах ФПС</p>	
--	--	--

			<p>на досмотр, сопровождение процедуры организации лопманской проводки после окончания досмотра, в случае возможности получения «свободной практики» без фактического досмотра — обеспечение проводки без ожидания и т.д. Вместе с тем, учёт персональных данных физлиц — заинтересованных в получении информации о судне и его досмотре от такого посредника при передаче этой секретной (в настоящее время) информации дальше. Важно отметить, что информацию о планах по досмотру судна можно получить по телефону дежурного ФПС, но даётся она не всем, зависит от многих субъективных условий и пока не может считаться решением текущей проблемы.</p>	
5	<p>Об изменении сроков договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования</p>	<p>Ломакин А.Н.</p>		<p>2 квартал</p>

6	О развитии объектов дорожного сервиса, в том числе в рамках строительства или реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Киндлер Г.В.		2 квартал
7	О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации в части определения правового статуса рабочей документации, как самостоятельной стадии проектирования	Захаров Д.А.	<p>В целях устранения административных барьеров при архитектурно-строительном проектировании, строительстве и реконструкции объектов капитального строительства, в котором принимают участие, в том числе, субъекты малого и среднего предпринимательства, предлагаем:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Закрепить статус «рабочей документации», как самостоятельной стадии проектирования и наделять ее конкретным функционалом; • Выделить две стадии проектирования: «проектная документация» и «рабочая документация», с разграниченным функционалом; <p>Для обеспечения указанных</p>	2 квартал

			<p>показателей целесообразно установить, что:</p> <ul style="list-style-type: none">• Параметры объекта, отраженные в заключении экспертизы, являются критериями необходимости корректировки проектной документации и ее повторной экспертизы (то есть проектная документация, получившая положительное заключение государственной экспертизы, направляется повторно на государственную экспертизу только при внесении в нее изменений в части проектных и технических решений, которые изменяют параметры объекта капитального строительства или увеличивают стоимость);• Инженерно-технические и иные изменения, отличающиеся от содержащихся в получившей положительное заключение экспертизы проектной документации, не затрагивающие параметры
--	--	--	--

8	Об организации обучения ответственных лиц за погрузочно-разгрузочные работы по железнодорожному транспорту	Домакин А.Н.	<p>объекта капитального строительства, в проектную документацию не вносятся; такие изменения учитываются в рабочей документации, которая не подлежит экспертизе;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Состав разделов рабочей документации дополняется разделом «Проект организации строительства», которым уточняется аналогичный раздел проектной документации. 	3 квартал
9	О развитие системы дорожного сервиса, в том числе инфраструктуры для зарядки электромобилей.	Клочихин И.И.		3 квартал
10	О введении поэтапной оплаты работ по контрактам на ПИР по 44 ФЗ, уход от пост. оплатной системы на региональном и муниципальных уровнях.	Клочихин И.И.		3 квартал
11	О необходимости внедрения механизма ежегодного пересчета стоимости государственных (муниципальных) контрактов в области	Клочихин И.И.		3 квартал

	инженерных изысканий, архитектурно-строительного проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и сноса объектов капитального строительства.			
12	Об изменении в тарифное руководство в части оказания услуги по подаче и уборке вагонов.	Ломакин А.Н.		4 квартал
13	О развитие авиации общего назначения - как одного из направлений для предпрятий МСП	Минигулов С.Г.		4 квартал