



РЕЗОЛЮЦИЯ



III Международной конференции «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ. Транспортно-транзитный потенциал»

Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ»

ПРОЕКТ

11 октября 2010 г.

г. Санкт-Петербург

9-10 сентября 2010 г. в Санкт-Петербурге в рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ» прошла Третья международная конференция «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ. Транспортно-транзитный потенциал».

В работе конференции приняли участие представители Правительства РФ, Государственной Думы РФ, Министерства транспорта РФ, Министерства экономического развития РФ, Федеральной антимонопольной службы, Федеральной службы по тарифам, Федеральной таможенной службы, исполнительной и законодательной власти более чем 20 регионов России, посольств и генеральных консульств Ирана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Эстонии других стран, руководители лидирующих российских и международных компаний транспортной отрасли, промышленности, логистической и инвестиционной сферы.

Участники конференции, обсудив наиболее актуальные вопросы развития транспортной отрасли России, отметили следующее:

Развитие транспортного комплекса Российской Федерации – приоритетная задача государственной деятельности, поскольку его состояние напрямую связано с состоянием промышленно-производственной инфраструктуры страны. Создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы является необходимым условием подъема российской экономики.

Интеграция страны в мировое экономическое пространство требует адекватной перестройки транспортной инфраструктуры, реализации потенциала России как транзитной державы, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков, постоянной инфраструктурной модернизации, внедрения новых логистических моделей и развития экспорта транспортных услуг.

Геополитическое положение Российской Федерации предопределяет её ключевую роль в обеспечении евроазиатских транспортных связей. Россия, занимающая более 30% территории Евразийского континента, объективно является естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении. Тем не менее, объемные и качественные характеристики транспортной отрасли, в том числе уровень

инфраструктуры и законодательные барьеры, не позволяют эффективно и в полной мере решать задачи российской экономики. Таким образом, транзитный потенциал страны, обусловленный выгодным геополитическим положением, не реализуется в полной мере. Отставание транспортно-логистической инфраструктуры Российской Федерации привело к тому, что важнейшие международные торговые пути прокладываются в обход нашей страны.

Основой пространственной модели развития транспортной инфраструктуры России должны стать Евразийские транспортные коридоры, включающие в себя железнодорожные, автомобильные, водные и телекоммуникационные магистрали, системное развитие которых позволит сохранить единое политическое, экономическое и оборонное пространство страны, обеспечит территориальную целостность российского государства, будет способствовать открытию выходов к сырьевым базам и комплексному освоению удалённых территорий, нивелированию диспропорций в региональном развитии.

Создание международных транспортных коридоров (МТК), способствующих интеграции Российской Федерации в мировую систему грузооборота, обеспечит независимые транспортные связи с зарубежными партнерами. В дальнейшем это привлечет к транзиту через территорию России дополнительных грузопотоков, что позволит существенно увеличить доходы страны от транзитных операций. **В этой связи для России наиболее актуальным представляется развитие таких проектов, как МТК «Север-Юг» (с продолжением до Ирана и далее), МТК «Запад-Восток» с увеличением пропускной способности и скорости доставки грузов по Транссибирской магистрали, «Белкомур» и глубоководный район порта Архангельска, Северный морской путь.**

Участники конференции единогласно пришли к выводу, что конкурентные преимущества Российской Федерации должны реализовываться в крупных инфраструктурных проектах, но для дальнейшего развития транспортной отрасли страны необходима государственная поддержка.

Одной из положительных тенденций, наметившихся за последний год по рекомендациям II Международной конференции «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ. Транспортно-транзитный потенциал», является активизация использования Северного морского пути как более выгодной и быстрой альтернативы морским транспортным путям в обход евразийского континента. В частности, одним из таких примеров является проводка танкера «Балтика», принадлежащего ОАО «Совкомфлот», с грузом газового конденсата (грузовладелец – ОАО «Новатэк») из Мурманска в порт Нингбо (Китай). Тем не менее, в сложившейся ситуации очевидно, что потребности бизнеса опережают государственную реакцию: до сих пор отсутствует новая законодательная база, регулирующая развитие Северного морского пути, не организована администрация СМП, не налажено сотрудничество заинтересованных компаний и региональных администраций.

В соответствии с рекомендациями II Международной конференции «Транспортно-транзитный потенциал» было принято решение о создании Особой Экономической Зоны портового типа в Мурманске (постановление Правительства РФ

№800 от 12.10.2010), что несомненно укрепит позиции России в Арктике и улучшит экономическую ситуацию в региона.

Реализация программы «Белкомур», имеющей общегосударственное значение, до сих находится на стадии принятия решения о выделении средств из федерального бюджета, несмотря на готовность регионов и компаний, участвующих в программе, включиться в активное инвестирование и строительство новых промышленных мощностей. В этой связи необходима консолидация усилий заинтересованных сторон, направленных на реализацию программы «Белкомур», включенной в Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ» по обращению руководителей партийных организаций участвующих в программе регионов – Архангельской области, Республики Коми и Пермского края.

На современном этапе российскому рынку грузоперевозок по-прежнему свойственна сравнительно низкая степень контейнеризации. Создание условий для развития морских контейнерных перевозок позволит увеличить загрузку российских портов, получить дополнительные рабочие места, повысить прибыль российских грузооператоров и перевозчиков, разгрузить автомобильные пункты пропуска и дороги общего пользования, уменьшить негативное воздействие автотранспорта на экологию, увеличить налоговые поступления в бюджетную систему Российской Федерации.

Доля опасных грузов в общем объеме грузовых перевозок постоянно растет как в большинстве развитых стран, так и в Российской Федерации. В настоящее время в России всеми видами транспорта перевозится около 800 млн. тонн опасных грузов. При этом до 65% объема приходится на долю автомобильного транспорта. Перевозка опасных грузов сопровождается риском нанесения вреда населению и природной среде. Данные экспертов свидетельствуют о ежегодном возрастании числа крупных аварий в промышленности и на транспорте, 45% которых приходится на перевозку опасных грузов. В России ежегодно возникает порядка 450-500 инцидентов и аварий, связанных с перевозкой опасных грузов. При этом существующее нормативное правовое обеспечение перевозки опасных грузов автомобильным транспортом является не совершенным и требует развития и качественного улучшения.

Несмотря на обширную и развитую сеть судоходных рек и озер Российской Федерации, их транспортная функция используется слабо. Многие вопросы, связанные с организацией грузовых перевозок водным транспортом, не могут быть решены в рамках одного субъекта РФ и требуют принятия соответствующих документов на федеральном уровне. Для восстановления конкурентоспособности грузового транспорта внутренних вод необходимо наладить эффективную координацию между субъектами отрасли и между регионами, расположенными в зоне тяготения к глубоководной системе внутренних водных путей России.

Согласно рекомендациям, включённым в резолюции I и II Международных конференций «Транспортно-транзитный потенциал», в целях реорганизации методов государственного регулирования в сфере транспорта была сформирована рабочая группа для изучения возможностей передачи избыточных функций органов власти саморегулируемым организациям. В связи с этим, важно отметить создание некоммерческих объединений в сфере автотранспортных, морских и железнодорожных грузоперевозок, ставших прообразами СПО: «Саморегулируемой ассоциации

автомобильных перевозчиков», некоммерческого партнерства «Совет участников рынка операторов железнодорожного подвижного состава», Российской Ассоциации Морских и Речных Бункеровщиков. Формирование подобных организаций является важнейшим шагом на пути создания СРО во всех отраслях транспорта. Однако ряд вопросов по-прежнему остаётся неурегулированным.

На III Международной конференции «Транспортно-транзитный потенциал впервые была поднята тема усовершенствования логистики движения материальных ценностей, обслуживаемых Федеральным агентством по государственным резервам России. Размещение комбината Росрезерва на территории Северо-Западного Федерального округа с возможностью отгрузки материальных запасов на водный транспорт позволило бы решить ряд проблем с обеспечением Калининградской области, преодолеть пиковые нагрузки «северного завоза» в районы Крайнего Севера с использованием Беломоро-Балтийского канала и активно развивающегося Северного морского пути. Это позволит сократить время доставки и транспортные издержки, что обеспечит положительный экономический эффект в федеральном масштабе.

Участники конференции обращают внимание руководства Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» на недостатки, препятствующие эффективному развитию транспортной отрасли Российской Федерации, и просят Съезд Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ», Председателя Партии В.В.Путина, Председателя Высшего совета Партии Б.В.Грызлова выступить с инициативами по выполнению следующих мероприятий:

1. Модернизация российской транспортной отрасли, реализация транзитного потенциала страны и развитие международных транспортных коридоров

1.1. **Рекомендовать Правительству РФ активизировать работу по законодательному обеспечению восстановления Северного морского пути как крупнейшего международного транспортного коридора под контролем России. Министерству транспорта РФ совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и администрациями регионов Российской Федерации, тяготеющих к трассе Севморпути, – разработать программу. В рамках данного проекта необходимо предусмотреть следующий комплекс мер:**

1.1.1. В рамках проекта Федерального закона «О Северном морском пути» **доработать правила навигации по Северному морскому пути.**

1.1.2. В рамках проекта Федерального закона «О Северном морском пути» **разработать и принять подзаконные нормативные правовые акты «О проведении в Арктике сбалансированной тарифной политики» и «Об оплате услуг предоставляемых при плавании по трассам Северного морского пути» для увеличения коммерческой привлекательности транспортировки грузов по трассе Северного морского пути, а также для контроля себестоимости продукции завозимой в арктические регионы России.**

- 1.1.3. С целью учёта интересов всех заинтересованных в развитии Северного морского пути регионов **рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации предусмотреть создание администрации Северного морского пути** с образованием филиалов в соответствующих субъектах, главам администраций и представителям заинтересованных ведомств Мурманской и Архангельской областей, Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Таймырского автономных округов, Красноярского края, Республики Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотского автономного округа и Камчатского края подписать Соглашение о совместных действиях в Арктике и создать Единую дирекцию по управлению Северным морским путём.
- 1.1.4. **Принять меры, направленные на создание, реконструкцию и развитие в регионах РФ, тяготеющих к трассе Северного морского пути, – Республики Карелия, Мурманской и Архангельской областей, Республики Коми, Пермского края, Ненецкого, Ямало-ненецкого и Таймырского автономных округов, Красноярского края, Республики Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотского автономного округа, Камчатского края - транспортно-логистической инфраструктуры (портов, складских комплексов, подъездных железнодорожных путей, таможенных терминалов) и транспортного парка, обеспечивающих качественное обслуживание транзитного грузопотока.**
- 1.2. **В партийный проект «ЕДИНОЙ РОССИИ», а также в государственную программу развития Северного морского пути включить блок по созданию порта-хаба в Петропавловске-Камчатском:**
 - 1.2.1. **Министерству транспорта РФ рассмотреть вопрос о создании государственно-частного партнерства с Мурманским морским пароходством и Северо-восточным морским пароходством для реализации проекта развития морских грузоперевозок по Северному морскому пути по направлениям «Юго-восточная Азия – Европа – Северная Америка» через морские порты Мурманск и Петропавловск-Камчатский.**
 - 1.2.2. **Создать рабочую группу с участием представителей Министерства транспорта, партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ», а также администраций северных регионов РФ, заинтересованных в развитии Северного морского пути (Камчатский край, Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Архангельская область, Мурманская область, Пермский край и др.) для разработки единой государственной Стратегии развития Северного морского пути, объединяющей все региональные проекты. Включить в данную рабочую группу представителей Северо-восточного морского пароходства.**
 - 1.2.3. Поручить Северо-восточному морскому пароходству предоставить сведения по грузовой базе потенциальных

морских перевозок между Китаем и странами Европы через российские порты (Зарубино, Посьет, Славянка, Петропавловск-Камчатский).

1.2.4. Включить в план рабочей группы совместные мероприятия с китайской стороной (проведение переговоров) по созданию новых и развитию существующих транзитных транспортных коридоров. Поручить Северо-восточному морскому пароходству подготовку и координацию взаимодействий рабочей группы с властями и бизнес-сообществом приграничной провинции Цзилинь (КНР) в части развития транзита грузов из Северо-востока Китая через российские порты и далее по Северному морскому пути в Европу.

1.3. **Подтвердить эффективность вхождения программы «Белкомур» в Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ» и принять меры по ускорению ее реализации, для чего:**

1.3.1. **Рекомендовать Правительству РФ ускорить реализацию программы «Белкомур» в рамках Партийного Проекта «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ» на принципах государственно-частного партнерства путем скорейшего его рассмотрения Правительственной комиссией по инвестиционным проектам, имеющим общегосударственное значение, с последующим внесением изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» в части выделения средств на финансирование разработки проектно-сметной документации в размере 3,8 млрд. руб.**

1.3.2. **Рекомендовать Правительству Российской Федерации включить строительство Архангельского глубоководного морского порта в районе «Северный» и строительство морского порта в г. Беломорске (Республика Карелия) в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы Российской Федерации на период 2010-2015 годов».**

1.3.3. **Создать в рамках Проекта «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ» Рабочую Группу по реализации программы «Белкомур». Состав Рабочей Группы согласовать с Правительством РФ и администрациями Архангельской области, Республики Коми и Пермского края. Просить А.Н. Чилингарова возглавить Рабочую Группу.**

1.3.4. **Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации и Министерству иностранных дел Российской Федерации инициировать включение программы «Белкомур», включенной в Проект «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ» в качестве приоритетной в рамках Партнерства «Северного измерения» по транспорту и логистике (Россия, ЕС, Норвегия, Исландия).**

- 1.4. В целях совершенствования режима транзитных перевозок грузов и пассажиров на основе международной договорной практики, приведению российских нормативных правовых актов в области транспорта в соответствие с международными законами и актами, внедрения в унифицированных форм товаросопроводительной документации по международным стандартам, информатизации перевозок по международным транспортным коридорам, включая информационную поддержку грузоотправителей, внедрение электронного документооборота и электронной подписи, **рекомендовать Федеральному Собранию Российской Федерации оказать содействие в вопросе скорейшего принятия законопроектов «О транзите грузов через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты, связанные с организацией транзитных перевозок» и «О прямых смешанных комбинированных перевозках».**
- 1.5. В целях улучшения координации работы ФТС России, ОАО «РЖД» и железнодорожных компаний-операторов по обеспечению эффективного развития международной торговли на основе предоставления клиентам качественного сервиса и развития пограничных пунктов пропуска, необходимо:
- 1.5.1. Создание и активное внедрение механизма «единого окна» для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами в соответствии с рекомендацией №33 Европейской экономической комиссии ООН.
- 1.5.2. Сокращение документооборота и переход на электронное информирование согласно п.п. 1.6, 2.1.5 Международной конвенции ФАЛ-65.
- 1.6. **Рекомендовать Министерству транспорта РФ интенсифицировать международное сотрудничество с целью привлечения иностранных партнеров к реализации крупных транспортно-логистических проектов (транспортных узлов, хабов, коридоров) как на территории России, так и за ее пределами.**
- 1.6.1. В частности **рекомендовать Министерству транспорта РФ** в рамках рабочей группы по сотрудничеству со странами-участницами Шанхайской Организации Сотрудничества **рассмотреть вопрос об организации транспортно-логистического консорциума государств-членов ШОС с созданием единого транспортно-информационного, образовательного и страхового пространства на территории всех шести стран ШОС.**
- 1.7. В целях рационального использования транспортно-транзитного и государственного потенциала на территории Северо-Западного Федерального округа **всем заинтересованным министерствам и ведомствам предлагается рассмотреть возможность размещения комбината Росрезерва на территории Морского порта Усть-Луга в Ленинградской области.**

- 1.8. Рекомендовать Министерству транспорта РФ обеспечить выполнение в полном объеме мероприятий, предусмотренных ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», направленных на реконструкцию объектов аэропортов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.
- 1.9. Рекомендовать Министерству транспорта РФ обеспечить выполнение речных перевозок грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, где внутренний водный транспорт является безальтернативным.
- 1.10. В целях решения задач интеграции России в трансъевропейскую транспортную инфраструктуру **Рекомендовать Министерству транспорта РФ совместно с Министерством экономического развития РФ проработать вопрос строительства на принципах проектного финансирования новой автодороги Москва – Рига с привлечением экспертного и ресурсного потенциала Европейского союза и международных институтов развития.**

2. Таможенное законодательство, организация таможенного контроля

- 2.1. Для решения вопросов эффективного внедрения электронного документооборота между таможенными органами и ОАО «РЖД», а также другими перевозчиками, внедрения электронных технологий единого межведомственного информационного пространства государственных контрольных органов в пунктах пропуска на государственной границе Российской Федерации **рекомендовать Правительству РФ и Министерству связи и массовых коммуникаций РФ принять меры по созданию единого удостоверяющего центра государственных контрольных органов и заинтересованных организаций.**
- 2.2. **Рекомендовать Правительству РФ и Федеральной таможенной службе продолжить работу по внедрению современных информационных технологий, в том числе электронного декларирования и предварительного информирования, позволяющих исключить риски нарушения таможенного законодательства, повысить оперативность работы таможенных органов, сократить время совершения таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита степень фактического таможенного контроля.**
- 2.3. **Рекомендовать Федеральному Собранию РФ рассмотреть вопросы увеличения финансирования, предусмотренного в бюджетном плане, для реконструкции международных автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска.**

- 2.4. В целях совершенствования таможенных процедур и операций, а также создания благоприятных условий для перемещения товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, **рекомендовать Комиссии таможенного союза:**
- 2.4.1. Проработать с таможенными службами Республики Казахстан и Республики Беларусь техническую возможность введения **обязательного предварительного информирования** в отношении товаров, перемещаемых морским видом транспорта
 - 2.4.2. Инициировать внесение в закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» положения, предусматривающего ограничение количества таможенных операций и перечня сведений, предъявляемых в таможенный орган, в отношении грузов, следующих транзитом по территории Российской Федерации.
- 2.5. **Рекомендовать Федеральной налоговой службе инициировать внесение изменений в Налоговый Кодекс Российской Федерации, дающие возможность представления документов в электронном виде для подтверждения обоснованности применения налоговой ставки 0% в случаях электронного декларирования товаров (без представления таможенной декларации (ее копии), транспортных и коммерческих документов на бумажном носителе) в рамках межведомственного электронного взаимодействия.**
- 2.6. **Рекомендовать Министерству транспорта РФ разработать концепцию развития института «сухих портов»,** являющихся терминалами, расположенными в некотором удалении от морских пунктов пропуска и позволяющими осуществлять хранение и перевалку значительного количества товаров с одновременным переносом ряда операций пограничного, таможенного и иных видов контроля из зон таможенного контроля, расположенных в морском пункте пропуска, в «сухой порт».
- 2.7. Учитывая перспективы развития «Большого порта Санкт-Петербург», предполагаемый рост грузооборота, основываясь на «Стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга», **рекомендовать Федеральной таможенной службе пересмотреть решение о ликвидации таможенного поста «Ломоносовский»,** включить Ломоносовский таможенный пост Балтийской таможни в число таможенных органов, правомочных принимать таможенные декларации, и внести изменения в соответствующие приказы ФТС России.
- 2.8. **Рекомендовать Комиссии таможенного союза инициировать вопрос об упрощении таможенного оформления бункеровочного топлива для судов, совершающих выход за пределы территориальных вод Российской Федерации.**

3. Тарифное регулирование и конкуренция

- 3.1. **Рекомендовать Министерству транспорта РФ, Министерству экономического развития РФ, Федеральной антимонопольной службе и Федеральной службе по тарифам рассмотреть целесообразность установления диапазонного значения провозного тарифа Прейскуранта № 10-01 в соответствии с п.п. 9 и 17 «Положения о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643, в целях создания возможности для технического решения по регулированию стоимости предоставления вагона в ходе осуществления перевозочного процесса и направленно на обеспечение ОАО «РЖД» потребностей грузоотправителей в осуществлении перевозок в условиях конкуренции между различными собственниками подвижного состава.**
- 3.2. **Рекомендовать Министерству транспорта РФ, Министерству экономического развития РФ, Федеральной антимонопольной службе, Федеральной службе по тарифам и ОАО «РЖД» представить в соответствии с компетенцией в аппарат Правительства Российской Федерации анализ практики установления органами регулирования и применения исключительных тарифов в соответствии с «Правилами предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте», утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15.12.2004 № 787, с учетом формирования Единого экономического пространства в сфере железнодорожных перевозок.**
- 3.3. **Рекомендовать Министерству транспорта РФ, Министерству экономического развития РФ, Федеральной антимонопольной службе, Федеральной службе по тарифам и ОАО «РЖД» подготовить согласованные предложения направленные на совершенствование и развитие практики применения исключительных тарифных условий, с учетом формирования Единого экономического пространства, отражающие следующие приоритеты:**
- Установления прозрачности процедур, связанных с принятием органами регулирования тарифных решений в установленные сроки.
 - Унификацию процедур принятия тарифных решений о применении исключительных тарифных решений в установленные сроки.
 - Принятие критериев, служащих основанием для предоставления исключительных тарифов во всех видах сообщения, позволяющих осуществлять железнодорожные перевозки определенных грузовых позиций с применением понижающих коэффициентов на едином экономическом пространстве Таможенного союза с учетом общности технологических процессов, связанных с эксплуатацией железнодорожной колеей 1520.

- 3.4. Ограничить применение исключительных тарифов, как коррупционнoемкого фактора, либо зафиксировать в законодательном акте (Федеральный закон «О естественных монополиях» либо Федеральный закон «О защите конкуренции») возможность его применения в исключительных (закрытый перечень) случаях.
- 3.5. **В целях исполнения пункта 3 статьи 4 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» о недопустимости сдерживания экономически оправданного перехода сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка, предусмотреть осуществление Федеральной антимонопольной службой совместно с Министерством транспорта РФ и Федеральной службой по тарифам мониторинга состояния конкуренции на рынках работ (услуг), выполняемых (оказываемых) субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, включая определение состава таких услуг и критериев их отнесения к сфере естественной монополии, в соответствии с порядком проведения анализа состояния конкуренции, предусмотренным Федеральным законом от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в целях принятия решения о дерегулировании.**

4. Саморегулируемые организации на транспорте

- 4.1. Для координации деятельности, обмена опытом, создания единой документальной базы, выработки основных механизмов, принципов и методов деятельности саморегулируемых организаций на транспорте **рекомендовать Министерству транспорта РФ инициировать создание Общероссийского совета СРО.**
- 4.2. **Рекомендовать Федеральному Собранию РФ при подготовке отраслевого Федерального закона, вводящего институт саморегулируемых организаций в автотранспортной деятельности, в качестве основополагающего документа рассматривать «Концепцию саморегулирования автотранспортной деятельности в Российской Федерации».**
- 4.3. Для более эффективного управления в сфере автомобильных пассажирских и грузовых перевозок рекомендовать Министерству транспорта РФ максимально сократить сроки разработки, внесения и принятия проекта Федерального закона «Об установлении института саморегулируемых организаций перевозчиков», который будет способствовать повышению ответственности транспортных предприятий за уровень и качество предоставляемых услуг, а также динамичному развитию отрасли в целом. Подготовка проекта закона должна осуществляться при широком участии профессионального автотранспортного сообщества.
- 4.4. С целью повышения безопасности грузовых автомобильных перевозок и дорожного движения в целом рекомендовать Правительству РФ доработать

проект программы по утилизации грузовых автомобилей и ускорить запуск данной программы.

- 4.5. В целях повышения эффективности отраслевого планирования и создания инвестиционной основы для обновления подвижного состава рекомендовать Министерству транспорта РФ включить в перечень мероприятий Ведомственной целевой программы по развитию малого и среднего бизнеса комплекс мероприятий, направленных на развитие потребительской и кредитной кооперации в автотранспортном комплексе Российской Федерации – экономического объединения субъектов микро, малого и среднего бизнеса, смежников в единую производственно-финансовую систему.

5. Перевозка опасных грузов

- 5.1. **Рекомендовать Правительству Российской Федерации принять решение о применении** для регулирования как международных, так и внутренних перевозок опасных грузов автомобильным транспортом обязательных для применения и использования требований, установленных в приложениях (А) «Общие положения и положения, касающиеся опасных веществ и изделий» и (В) «Положения, касающиеся транспортного оборудования и транспортных операций» **Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).**
- 5.2. Рекомендовать Министерству транспорта РФ, как компетентному органу по ДОПОГ разработать и утвердить: порядок выполнения обязанностей компетентного органа по ДОПОГ в Российской Федерации; правила утверждения условий и разрешения перевозки опасного груза в случаях, установленных ДОПОГ, утверждения курсов обучения водителей транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов и консультантов по вопросам безопасности перевозок опасных грузов, допуска транспортных средств к перевозке опасных грузов, учета испытательных центров, лабораторий, органов по сертификации и экспертных организаций, осуществляющих деятельность в области ДОПОГ.
- 5.3. Рекомендовать Правительству РФ принять решение о наделении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта полномочиями по выдаче специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов, в случае, если маршрут, часть маршрута указанных транспортных средств проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов РФ; установлению постоянных маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов; по реализации функций компетентного органа Российской Федерации по ДОПОГ в установленной сфере деятельности.

6. Железнодорожные грузоперевозки

- 6.1. В целях повышения эффективности железнодорожной составляющей международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, **рекомендовать Министерству транспорта РФ**
- 6.1.1. Содействовать разработке и внедрению в железнодорожных перевозках **унифицированных форм товаросопроводительной документации по международным стандартам.**
 - 6.1.2. **Развивать партнерство со странами пространства 1520,** направленное на выработку совместной стратегии развития железнодорожной сети, развитие преимуществ технологической унификации железнодорожного транспорта, совместной эксплуатации подвижного состава на сети железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм, разработку и внедрение прогрессивных технологий.
 - 6.1.3. Содействовать участию в инфраструктурных проектах зарубежных стран, включающих железнодорожное строительство, реализацию конкурентоспособных технологий российских железных дорог и продукции отечественного транспортного машиностроения.
 - 6.1.4. Содействовать приобретению современной зарубежной техники и последующую локализацию лицензированных технологий при условии их преимущества перед российскими аналогами.
 - 6.1.5. Содействовать расширению международного сотрудничества в сфере подготовки и повышения квалификации персонала, фундаментальных и научных исследований и опытно-конструкторских разработок в сфере железнодорожного транспорта.
- 6.2. В целях сохранения и увеличения объемов финансирования мероприятий, предусмотренных подпрограммой «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», сократившихся в кризисный период, **рекомендовать Министерству транспорта РФ, Министерству экономического развития РФ и Министерству финансов РФ подготовить предложения по увеличению объемов финансирования в развитие железнодорожной инфраструктуры, в том числе за счет:**
- введения сетевого контракта;
 - государственного финансирования приоритетных проектов;
 - введения инвестиционной составляющей в тарифы при перевозках грузов, в том числе на отдельных направлениях, и перехода на обеспечение рентабельности на инвестированный капитал.
- 6.3. Для совершенствования тарифной политики в области внешнеторговых перевозок на основе повышения ее гибкости и формирования сквозных тарифных ставок, для чего **рекомендовать Министерству транспорта РФ, Министерству экономического развития РФ, Федеральной службе по тарифам и Федеральной антимонопольной службе:**

- 6.3.1. **обеспечить равное налогообложение перевозчика и оператора**, которое не предусмотрено в законодательной инициативе «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с совершенствованием порядка применения налоговой ставки 0 процентов по налогу на добавленную стоимость» с регистрационным номером 391 528 – 5. Законопроектом предусмотрено, что все организации железнодорожного транспорта, за исключением перевозчиков (ОАО «РЖД») лишаются права на применение 0% ставки НДС. Принятие закона в такой редакции приведет к дополнительной экономически необоснованной тарифной нагрузке на российских экспортеров, повышая транспортные издержки грузоотправителей на 5-7%.
- 6.3.2. **унифицировать тариф на порожний пробег частного вагона**, отсутствие которого приводит к тарифным ограничениям в корреспонденциях движения порожних вагонов и искусственному формированию логистических схем, направленных не на сокращение дальности порожнего пробега, а на сокращение тарифов на порожний пробег путем поиска в районе выгрузки грузов первого тарифного класса.
- 6.3.3. совместно с Советом железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии провести работу с администрациями железных дорог по выделению **инвестиционно-привлекательной вагонной составляющей в железнодорожных тарифах** на всем «Пространстве 1520».
- 6.3.4. выдержать сроки проведения реформы согласно «Плану мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период с 2010-2011гг.», предложенному С.Б. Ивановым.

7. Региональные проекты

- 7.1. **В целях обеспечения поступательного развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга как крупнейшего транспортно-транзитного узла Российской Федерации рекомендовать Правительству РФ:**
- 7.1.1. **Включить мероприятия «Программы комплексного развития Санкт-Петербургского транспортного узла на период 2010-2015 годы» в состав подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.05.2008 №377.**
- 7.1.2. При подготовке проектов федерального бюджета на очередной год сохранять сроки реализации и объемы финансирования за счет средств федерального бюджета проектов транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, предусмотренных ФЦП.

- 7.2. В целях рационального использования транспортно-транзитного и государственного потенциала на территории Северо-Западного Федерального округа всем заинтересованным министерствам и ведомствам предлагается рассмотреть возможность размещения комбината Росрезерва на территории Морского порта Усть-Луга.
- 7.3. Рекомендовать Министерству транспорта РФ и Министерству регионального развития РФ разработать комплекс мер по развитию портов юга Приморского края (Зарубино, Славянка, Посьет) и совершенствованию законодательной базы для привлечения транзитного грузопотока из Китая и других стран Юго-Восточной Азии, обеспечить государственную поддержку реализации данных мер.
- 7.4. Рекомендовать Федеральному Собранию РФ принять Федеральный закон «Об особой экономической зоне в Камчатском крае», включив в него следующие пункты:
- 7.4.1. Свободный заход в порт Петропавловск-Камчатский транзитных российских и иностранных судов без уплаты портовых сборов, следующих Северным морским путем и заходящих в порт за бункером, снабжением, или на техническое обслуживание.
 - 7.4.2. Судозаходы на льготных условиях для судов, следующих Северным морским путем и использующих порт Петропавловск-Камчатский в качестве промежуточного порта-хаба, заходящих в него для погрузки и выгрузки.
 - 7.4.3. Льготные ставки портовых сборов для морских судов, осуществляющих перевозки в границах особой экономической зоны, а также между территорией особой экономической зоны и остальной территорией РФ или иностранными государствами, в случае если грузы перевозятся в рамках реализации инвестиционных проектов ОЭЗ.
 - 7.4.4. Таможенный режим свободной таможенной зоны в отношении транспортных средств (по аналогии с ОЭЗ в Калининградской области).
- 7.5. Рекомендовать Министерству транспорта РФ поддержать инициативу Пермского края о развитии речных перевозок и создания в крае, с учетом развитости транспортной инфраструктуры, логистического центра.
- 7.6. Рекомендовать Министерству транспорта РФ поддержать инициативу Самарской области о комплексном развитии региональной транспортно-логистической системы и создании в Самарском регионе международного терминально-логистического центра.
- 7.7. В целях обеспечения транспортной доступности центральной части России с регионами Урала для устойчивого социально-экономического развития Приволжского федерального округа, а также в соответствии с транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года,

рекомендовать Правительству РФ и Министерству транспорта РФ включить в ФЦП «Развитие транспортной системы в России (2010-2015 годы)» подпрограмму «Автомобильные дороги» формирование транспортного коридора «Центр-Урал» (Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург).