



**РЕЗОЛЮЦИЯ  
XI МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА  
«ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ»**

Автономная  
некоммерческая организация

**РАЗВИТИЕ  
ТРАНСПОРТНОГО  
ПОТЕНЦИАЛА**

## РЕЗОЛЮЦИЯ

### **XI Международного форума «Транспортный потенциал»**

18-19 октября 2018 года в Санкт-Петербурге состоялся XI Международный форум «Транспортный потенциал». В работе Форума приняли участие более 400 делегатов из 38 регионов России и нескольких иностранных государств. Традиционно мероприятие прошло при поддержке и участии Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федеральной таможенной службы, ОАО «РЖД», других профильных федеральных и региональных ведомств, а также Евразийской экономической комиссии. Дискуссионная площадка Форума объединила представителей органов исполнительной и законодательной власти, бизнес-сообщества и некоммерческих организаций, занятых в транспортной отрасли.

Форум был направлен на развитие внутренних перевозок грузов, транзитных возможностей и транспортной инфраструктуры страны, а также на содействие созданию современной цифровой транспортной системы России для комфортной работы в сфере грузоперевозок всех участников рынка и выполнение Указа Президента России от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Модератором Пленарного заседания, которое открыло первый день мероприятия, выступил М.В. Романов, заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по контролю и Регламенту и председатель Общественного совета АНО «Развитие транспортного потенциала» - организатора Форума. В рамках Пленарного заседания, которое было посвящено вопросам развития транзитного потенциала и грузовых перевозок, С.М. Егоршев, и.о. директора Департамента программ развития Минтранса России, представил подходы к развитию транспортной системы России и уделил особое внимание Стратегии пространственного развития страны. А.Ч. Ахохов, заместитель руководителя Ространснадзора, рассказал о совершенствовании контрольно-надзорной деятельности. А.Г. Кириллова, руководитель проектов по развитию экспортной логистики АО «РЭЦ», выступила на тему государственных задач по обеспечению роста несырьевого экспорта товаров и экспорта услуг, а заместитель директора Департамента транспорта и

инфраструктуры ЕЭК М.А. Асаул осветил вопросы формирования единого транспортного пространства ЕАЭС.

В первый день Форума прошли отдельные сессии, посвященные развитию грузоперевозок железнодорожным, автомобильным и водными видами транспорта, в которых приняли участие делегаты от Минтранса России, подведомственных агентств и службы, ОАО «РЖД», ФГУП «Атомфлот», а также представители отрасли. Завершили первый день Форума сессия «Как происходит цифровизация отрасли? Сценарии внедрения инноваций», посвященная внедрению инновационных технологий в транспортную систему, а также Публичное обсуждение результатов правоприменительной практики Ространснадзора, прошедшее под председательством заместителя руководителя службы А.Ч. Ахохова.

Второй день форума начался с рабочей сессии: «Инвестиционная деятельность и механизмы развития транспортной инфраструктуры и ключевых проектов: рост возможностей для грузовых перевозок», в рамках которой генеральный директор ФКУ «Ространсmodernизация» И.Э. Гудков представил первые результаты реализации частной концессионной инициативы в России. Завершили программу мероприятия сессии, посвященные совершенствованию таможенных процедур и развитию международных транспортных коридоров.

На Форуме под руководством заместителя председателя Комитета Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по контролю и Регламенту М.В. Романова прошло второе заседание Общественного совета АНО «Развитие транспортного потенциала», на котором был принят ряд решений, направленных на дальнейшее совершенствование работы Совета. Приоритетная задача Совета - обеспечение связи представителей отрасли и органов власти с целью совершенствования профильного законодательства. В Общественный совет автономной некоммерческой организации входят представители региональных органов власти, бизнес-сообщества, образовательных и общественных учреждений в сфере транспортной деятельности.

## **ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

Резолюция состоит из 7 структурно-тематических разделов, охватывающих основные направления в области развития транспортного потенциала России.

В Резолюцию вошли 114 предложений от 26 инициаторов от органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций. Итоговый документ поддержали 85 субъектов Российской Федерации

Участники ХI Международного форума «Транспортный потенциал» обращаются в Федеральное Собрание Российской Федерации, федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации и подведомственные учреждения с инициативами по рассмотрению целесообразности выполнения следующих мероприятий.

### **ОГЛАВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ**

<b>1. Развитие транспортного потенциала и транспортной инфраструктуры России.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Развитие рынка автомобильных грузовых перевозок.....</b>	<b>10</b>
<b>3. Развитие железнодорожных грузовых перевозок.....</b>	<b>20</b>
<b>4. Развитие перевозок водным транспортом.....</b>	<b>28</b>
<b>5. Совершенствование таможенной системы России.....</b>	<b>32</b>
<b>6. Совершенствование системы транспортно-экспедиторских услуг в России.....</b>	<b>34</b>
<b>7. Цифровизация транспортной системы России.....</b>	<b>35</b>
<b>Список инициаторов.....</b>	<b>36</b>

## **1. Развитие транспортного потенциала и транспортной инфраструктуры России**

В целях формирования условий для реализации поручений указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в части увеличения доли экспорта товаров (работ, услуг) до уровня не менее 20 % валового внутреннего продукта страны, объема экспортных услуг до размера в 100 млрд. долларов США в год, а также увеличения в четыре раза объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом участниками форума предлагается:

1.1. Комитету по транспорту и строительству Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации активизировать работу над законопроектом «О прямых смешанных перевозках».

1.2. Министерству финансов Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Федеральной налоговой службе поддержать предложения бизнеса и провести в установленном порядке работу по внесению в Налоговый кодекс Российской Федерации (ст. 164 и 165) изменений в части распространения действия ставки НДС 0 процентов на перевозку и услуги, связанные с транзитной перевозкой порожних контейнеров и порожнего железнодорожного подвижного состава. *(Сегодня действующие нормы Налогового кодекса устанавливают ставку НДС 0 процентов только в отношении международных транзитных перевозок товаров, а также транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых при осуществлении таких перевозок. В свою очередь, транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов, несмотря на трансграничный характер таких операций, подлежат налогообложению НДС по ставке 18 процентов, а с 1 января следующего года – соответственно 20 процентов).*

1.3. Инициировать внесение следующих изменений в валютное законодательство Российской Федерации:

1.3.1. Министерству финансов Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации предлагается поддержать предложения бизнеса и провести в установленном порядке

работу по внесению изменений в Федеральный закон «О валютном регулировании и валютном контроле» в части реализации возможности зачета встречных требований по взаимным обязательствам с такими нерезидентами, а также возможности зачета авансовых платежей, уплаченных резидентом, по одному договору в счет исполнения обязательств по другому, заключенных с одним и тем же контрагентом – нерезидентом.

1.3.2. Центральному Банку Российской Федерации поддержать предложения бизнеса и внести в установленном порядке в Инструкцию Банка России от 16.08.2017 № 181-И изменения в части увеличения сроков предоставления резидентами уполномоченным банкам подтверждающих документов.

1.3.3. Комитету по государственному строительству и законодательству Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации организовать с привлечением заинтересованных компаний обсуждение законопроекта «О внесении изменений в статью 15.25 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части либерализации мер ответственности за нарушение валютного законодательства» (№ 518084-7 от 25.07.2018).

1.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Евразийской экономической комиссии, Федеральной таможенной службе в целях развития международных транспортных коридоров и мультимодальных грузовых перевозок предлагается рассмотреть возможность реализации следующих мер:

1.4.1. Обновление нормативно-правовой базы, в части внесения изменений в правила перевозки контейнеров железнодорожным транспортом и введения единого мультимодального транспортного документа.

1.4.2. Проведение паспортизации международных транспортных коридоров с динамическим обновлением информации по инфраструктуре и логистике МТК в режиме электронного доступа.

1.4.3. Полностью внедрить электронный документооборот при перевозке грузов по международным транспортным коридорам.

1.4.4. Обеспечить синхронизацию времени работы пунктов пропуска и обмена документами с сопредельными государствами по всем международным маршрутам.

1.5. Министерству транспорта Российской Федерации в целях решения проблемы отсутствия круглогодичной гарантированной наземной связи Западной и Восточной Якутии и выполнения ключевых задач, обозначенных Президентом Российской Федерации, а именно:

- *Объединение ФАД «Лена», «Колыма» и «Вилюй», что сформирует значительную часть Северного широтного пояса России;*
- *Обеспечение транспортно-логистической пространственной связанности на 18% территории РФ, в зону круглогодичного транспортного сообщения интегрируется 83% населения крупнейшего региона страны;*
- *Соединение широтных транспортных магистралей: Транссиб и БАМ, с одной стороны, и Севморпуть с другой (перспективный международный транспортный коридор «Европа – Севморпуть – Тикси – Якутск – Благовещенск – АТР»;*

Предлагается включить строительство автодорожного мостового перехода через реку Лена в районе г. Якутск в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в целях обеспечения гарантии возврата средств концессионеру.

1.6. Министерству транспорта Российской Федерации в целях увеличения грузооборота по Северному морскому пути внести проект создания железнодорожного коридора Обская – Бованенково – Сабетта (СШХ-2) в Комплексный план развития и расширения магистральной инфраструктуры, утверждённый распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р.

1.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству предлагается проработать следующие предложения рабочей группы Государственного совета Российской Федерации:

1.7.1. В целях объективного отбора субъектов Российской Федерации для участия в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (далее – национальный проект БКАД), основанного на социально-экономических показателях:

1.7.1.1. Разработать методику отбора городских агломераций для участия в национальном проекте БКАД, критерии которой должны быть основаны не на численности населения центра городской агломерации (свыше 250 тыс. человек), а учитывать интенсивность загрузки региональных дорог и улично-дорожной сети городских агломераций на основе данных объективного мониторинга;

1.7.1.2. С учетом предусмотренного графика финансирования национального проекта «БКАД» с целью определения загрузки производственных мощностей по годам реализации проекта, довести до субъектов Российской Федерации лимиты финансирования на весь период его реализации или предусмотреть иные механизмы, позволяющие субъектам Российской Федерации планировать объемы работ на весь срок реализации национального проекта.

1.7.2. В рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»:

1.7.2.1. Предусмотреть реализацию мероприятий по строительству путепроводов в наиболее загруженных местах пересечения автомобильных и железных дорог;



- 1.7.2.2. Обеспечить координацию работы субъектов Российской Федерации, пригородных пассажирских компаний, ОАО «РЖД» по формированию программы ускоренного обновления парка пригородного подвижного состава».

*В целях развития грузовых перевозок по Каспийскому направлению предлагается:*

1.8. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством энергетики Российской Федерации, Министерством экономического развития Российской Федерации, Министерством Российской Федерации по делам Северного Кавказа и Федеральной таможенной службой Российской Федерации рассмотреть вопрос реализации на практике проекта «зеленого коридора» между Россией и Ираном и подписания с Ираном полноформатного соглашения о свободной торговле;

1.9. Федеральной антимонопольной службе совместно с ОАО «РЖД», Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством экономического развития Российской Федерации проработать вопрос обеспечения гибкого подхода в части тарифного регулирования, в том числе в рамках тарифного коридора ОАО «РЖД» по доставке грузов железнодорожным транспортом от/до российских портов на Каспии, в частности в отношении индийских грузов;

1.10. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством экономического развития Российской Федерации и Федеральной таможенной службой проработать рассмотреть вопрос обеспечения единого подхода стран Каспийского бассейна при формировании и осуществлении таможенно-тарифной политики, в том числе исключить таможенное оформление грузов в Республике Казахстан по заниженной стоимости;

1.11. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством экономического развития Российской Федерации проработать вопрос обеспечения условий для использования грузоотправителями преимущества МТК «Север-Юг» в сроках доставки

грузов из Индии в Россию по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал, в том числе путем предоставления грузоотправителям субсидий;

1.12. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с ОАО «РЖД» и Министерством экономического развития Российской Федерации проработать вопрос полного обеспечения подвижным составом вывоз грузов, в том числе зерновых, которые потенциально могут быть транспортированы в Иран через порты Каспийского моря;

1.13. Министерству экономического развития Российской Федерации проработать вопрос финансового обеспечения сделок, в том числе предусмотреть банковские инструменты БРИКС, Шанхайской организации сотрудничества (ИТОГ), Евразийский экономический союз (ЕАЭС) для финансового и страхового обеспечения внешне-торговых сделок;

1.14. Министерству транспорта Российской Федерации проработать вопросы создания частно-государственного международного оператора по развитию логистического сервиса на маршруте Россия - Иран - Индия, имеющего возможность обеспечения единой тарифной ставки на транспортировку товаров по всему маршруту и полный комплекс услуг, включая страхование груза, оборот контейнерного парка.

## **2. Развитие рынка автомобильных грузовых перевозок**

2.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству внутренних дел Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, ФКУ «Росдормониторинг» в целях повышения эффективности системы весогабаритного контроля предлагается инициировать внесение следующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях:

2.1.1. Исключение из перечня лиц, привлекаемых к административной ответственности по статье 12.21.1 КоАП РФ, - «владельцев транспортных средств», определив исключительную ответственность за собственниками транспортных средств;

2.1.2. Повышение суммы штрафа за не остановку водителей транспортных средств по требованию должностного лица, осуществляющего весогабаритный контроль;

2.1.3. Привлечение водителей транспортных средств к ответственности за отказ от проведения процедуры контрольного взвешивания и за отсутствие у них документов, позволяющих установить грузоотправителя;

2.1.4. Увеличение срока проведения административного расследования с момента возбуждения дела об административном правонарушении до 6 месяцев.

2.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, ФКУ «Росдормониторинг» в целях совершенствования системы весогабаритного контроля транспортных средств предлагается рассмотреть возможность выполнения следующих мероприятий:

2.2.1. Оснащение постов контроля оборудованием фото-видеофиксации, позволяющим идентифицировать собственников транспортных средств, водители которых уклоняются от весогабаритного контроля;

2.2.2. Разработать перспективную схему дислокации всех пунктов весогабаритного контроля;

2.2.3. Расширить полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в части составления протоколов об административных правонарушениях, предусмотренных частями 1 – 6 статьи 12.21.1. КоАП РФ, в случаях фиксации таких правонарушений автоматическими постами весового и габаритного контроля, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения;

2.2.4. Оснащение государственных регистрационных знаков, устанавливаемых на транспортные средства категории «С» и «Е» RFID метками с информацией о собственнике (владельце) транспортного средства, а посты весового контроля оснастить оборудованием для считывания информации с указанных меток.

2.3. Министерству Внутренних дел Российской Федерации совместно с Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством Юстиции Российской Федерации предлагается проработать вопрос возможности введения запрета регистрации транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу 3,5 тонны (коммерческий транспорт), на физических лиц, не осуществляющих предпринимательскую деятельность;

2.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, Федеральной налоговой службе предлагается обратить внимание на вопрос развития действенной системы государственного контроля и надзора в сфере автоперевозок, так как в ее отсутствие, попытки создания новых инструментов регулирования рынка автоперевозок, таких, как, например, саморегулирование, или система допуска автоперевозчиков, не приведут к сколько-нибудь заметным результатам:

В первую очередь подразумевается контроль и надзор за финансовой стороной деятельности субъектов – грузоотправителей и грузоперевозчиков. Многочисленные нарушения, касающиеся в первую очередь проблем с НДС («отмыв» НДС, «обналичка») и последующих проблем с оплатой/неоплатой

транспортной услуги, возможны только и исключительно в силу того, что подобные противоправные схемы востребованы.

Потерпевшими сторонами оказываются непосредственно автоперевозчики и бюджеты всех уровней, недополучающие в целом суммы, исчисляющиеся десятками и сотнями миллиардов рублей. Для автоперевозчиков это означает существенное снижение рентабельности бизнеса. Как следствие – невозможность обновления автопарка (растущие технические, экологические требования), невозможность формирования справедливой заработной платы, повышения профессиональной подготовки и квалификации водителей грузового транспорта (соблюдение режима труда и отдыха, безопасность дорожного движения и пр.).

Законов и нормативных актов, регулирующих деятельность автоперевозчиков, достаточно. Проблема в их неисполнении, то есть в отсутствии действенной системы государственного контроля.

2.5. Участники форума, представляющие интересы автоперевозчиков, грузоотправителей, считают необходимым дальнейшее развитие автоматических систем весогабаритного контроля, как действенного инструмента, позволяющего эффективно бороться с несанкционированной перевозкой крупногабаритных и/или тяжеловесных грузов, и устраняющего так называемый «человеческий фактор» - коррупционную составляющую в действиях сотрудников постов весогабаритного контроля. Вместе с тем существует ряд серьезных проблем и рисков, способных дискредитировать создаваемую систему АСВГК. Проблемы касаются как технических аспектов функционирования АСВГК, так и правовых вопросов, возникающих в ходе фиксации правонарушений и установления степени вины сторон перевозки, в связи с чем Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, ФКУ «Росдормониторинг» предлагается:

2.5.1. Продолжить и активизировать совместную работу представителей бизнеса (общественных объединений автоперевозчиков) с органами законодательной и исполнительной власти по максимально полному учёту замечаний и предложений относительно развития АСВГК и выработке эффективных, объективных, прозрачных алгоритмов работы АСВГК.

2.5.2. Рассмотреть возможность корректировки законодательства, регулирующего перевозку тяжеловесных и/или тяжеловесных грузов. Забюрократизированность процедур получения специальных разрешений, наличие в нормативных документах избыточных требований становится в ряде случаев причиной (провоцирует) появления на автодорогах перегруженного автотранспорта.

2.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Российскому экспортному центру, ФБУ «Росавтотранс» в целях исключения дисбаланса в перевозках, увеличения объёмов валютных поступлений в бюджет и оказания помощи и поддержки с использованием ресурсов Российского экспортного центра российским транспортным компаниям, осуществляющим международные перевозки грузов, предлагается рассмотреть необходимость и, в случае наличия таковой, инициировать внесение следующих изменений:

2.6.1. В настоящее время согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 26.04.2017 № 496 «О порядке предоставления субсидий российским организациям машиностроения на транспортировку продукции» производится компенсация затрат российскому экспортёру на транспортировку продукции, в этой связи предлагается внести в данное Постановление Правительства изменение, изменив формулировку на «компенсация затрат российскому экспортеру производится только при использовании российского перевозчика»;

2.6.2. Постановлением Правительства Российской Федерации от 15.09.17 № 1104 «О предоставлении субсидий на транспортировку сельскохозяйственной и продовольственной продукции» предусмотрено, что компенсация затрат российскому экспортеру на транспортировку продукции, предусмотренной указанным постановлением, осуществляется в случае, если перевозка производилась с участием либо только железнодорожного транспорта, либо в комбинации другого вида транспорта с железнодорожным. В этой связи предлагается внести в Постановление Правительства Российской Федерации от 15.09.17 № 1104 изменение, установив, что компенсация затрат российскому экспортеру будет осуществляться также в тех случаях, когда транспортировка продукции производится каким - либо одним видом транспорта (автомобильным, железнодорожным и др.).

2.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству, Федеральной налоговой службе предлагается обратить внимание на нижеследующие проблемы, а также оценить регулирующее воздействие нормативно-правовых актов в области автомобильных грузовых перевозок, и при необходимости, рассмотреть возможность их совершенствования в целях увеличения собираемости налогов и платежей, прозрачных условий для конкуренции, ясных и однозначных правил игры:

2.7.1. На сегодняшний день сбор Платон - 1,90 руб/км, что на данный момент составляет, при перевозке на Москву, примерно 3 000 руб. В этой связи рынок грузоперевозок стремительно расслаивается. И даже тенденция прошлых лет по укрупнению бизнеса автомобильных грузовых перевозок изменилась на обратную. Под влиянием регулятора, который оказывает давление в первую очередь на транспортные компании (на юридических лиц), перевозчики все больше стремятся перейти в частный сектор, оформляя транспорт на физических лиц- где совсем другой порядок штрафов и налоговая нагрузка;

2.7.2. По некоторым данным, более 70% грузовых коммерческих перевозок осуществляется транспортом, оформленным на физических лиц. В большинстве своем «частники» избегают оплаты Платона, за счет чего грузовладельцу предлагают более низкую ставку. Та же ситуация с перегрузами – физическое лицо рискует заплатить штраф попавшись на перевесе в размере 15 000 рублей, в то время как юридическое лицо будет оштрафовано на 450 000 рублей, не говоря о налоговой нагрузке и создании рабочих мест упоминать. Физическое лицо для грузовладельца более интересно с точки зрения ценообразования.

В этой связи участники форума обращаются с предложением обратить внимание на отсутствие конкретных критериев входа в отрасль и не достаточное внимание государственных органов, уделяемое контролю и развитию нашего сегмента.

2.8. Министерству транспорта Российской Федерации, ФБУ «Росавтотранс» предлагается активизировать работу по повышению прозрачности договорных отношений при перевозке грузов автомобильным транспортом посредством цифровизации отрасли, в том числе по развитию

«Электронной транспортной накладной в автоперевозках».

«Цифровизация» на примерах работы специализированных компаний-разработчиков программного обеспечения и компаний-грузоперевозчиков показывает реальность многих предложений и пожеланий, направленных на очищение рынка автоперевозок от недобросовестной конкуренции и содействует совместной работе IT-компаний и компаний-грузоперевозчиков по переносу и отработке имеющего опыта крупных компаний на деятельность предприятий, представляющих средний, малый и микро-бизнес в отрасли автоперевозок.

2.9. Министерству транспорта Российской Федерации в целях создания вертикали управления отраслью автомобильных грузоперевозок и развития рынка автомобильных грузовых перевозок предлагается рассмотреть целесообразность создания отдельного органа ответственного за развитие внутренних автомобильных грузоперевозок со следующими функциями:

- Реализация Транспортной стратегии России до 2030 года;
- Разработка стратегии развития отрасли автомобильных грузоперевозок на дальнейшую перспективу;
- Сбор и анализ проблематики грузовых автомобильных перевозок во всех регионах страны;
- Постоянный мониторинг состояния отрасли, регулирование отрасли;
- Регулярное взаимодействие с отраслевыми союзами и ассоциациями;
- Представление интересов автотранспортной отрасли при взаимодействии с другими министерствами и ведомствами;
- Внедрение принципов цифровой экономики в грузовой автомобильный транспорт;
- Совершенствование программ подготовки управленческого персонала для автотранспортной отрасли, водителей грузового транспорта;



- Разработка программ для стимулирования обновления парка грузовой автотранспортной отрасли;
- Профилактика аварийности;
- Другие

2.10. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству Транспорта Российской Федерации в целях совершенствования и корректировки процедуры выдачи специальных разрешений, предлагается сформировать рабочую группу, с участием отраслевых ассоциаций и союзов в сфере автомобильных грузовых перевозок, Министерства транспорта Российской Федерации и Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, действия которой были бы направлены на реализацию следующих вопросов:

- Необходимость сокращения пакета документов для подачи заявления на получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;
- Исключение из срока получения специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств периода оплаты заявителем счета на возмещение вреда, причиняемого транспортным средством, осуществляющим такую перевозку, автомобильным дорогам;
- Оптимизация количества согласований маршрутов при оформлении специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;
- Сокращение сроков получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;
- Возможность оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в электронном виде (полностью, без предоставления оригиналов по каждой заявке);

- Сокращение стоимости оформления специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств до приемлемого уровня, который позволит перевозчику работать честно;
- Возможное объединение системы выдачи специальных разрешений на перевозку тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств с уже действующей системой «Платон».

В настоящее время при получении специальных разрешений на движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов возникают следующие проблемные вопросы:

- Громоздкая процедура оформления специальных разрешений для перевозчика и необходимость его согласования с несколькими структурами;
- Долгий срок оформления специального разрешения. Минимальный срок: 11-15 дней; для более сложных грузов: до нескольких месяцев;
- Невозможность оформления специальных разрешений по маршруту «Туда и обратно»;
- Ограничение по сроку действия и количеству поездок (до 10);
- Высокая стоимость оформления специальных разрешений.

2.11. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается внести в Приказ Минтранса России № 258 изменения по особенностям выдачи разрешений для международных контейнерных перевозок по территории Российской Федерации в экспорте или в импорте:

- 2.11.1. Предлагается для таких перевозок (пункт отправления/прибытия которых является морской порт) делегировать компетенцию по выдаче таких разрешений Администрации Субъекта Федерации в упрощенном порядке, в том числе посредством информационного взаимодействия в электронной форме.

2.11.2. Предлагается предусмотреть гибкую шкалу расчета стоимости таких разрешений в зависимости от количества перевозок. В качестве потенциальных решений снижения стоимости разрешения для международной контейнерной перевозки предлагаем рассмотреть либо возможность выдачи разрешения на 10 поездок (на максимально заявленный перегруз) на экспедитора, который вносит реквизиты контейнера, транспортного средства и точный вес самостоятельно для каждой перевозки, заверяя эти сведения в бланке разрешения своей печатью, либо предусмотреть возможность выдачи разрешения на одну перевозку с соразмерным уменьшением его стоимости против установленного в настоящее время.

Нормативы, установленные российским законодательством, не отвечают общей практике международных контейнерных перевозок, что приводит к высокой востребованности по оформлению разрешений на перевозку тяжеловесных грузов для вывоза из морских портов и перевозки по территории Российской Федерации для доставки конечному потребителю.

Существующий порядок выдачи разрешений не отвечает той мобильности, которая во всем мире характеризует транзитные перевозки, что не только не содействует развитию транспортно-транзитного потенциала Российской Федерации (и Санкт-Петербурга в частности), но и приводит к сознательному принятию российскими перевозчиками риска нарушения законодательства при перевозке тяжеловесных грузов без получения соответствующих разрешений.

2.12. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях минимизации возможности осуществления автоперевозок повышенной технической сложности и опасности без специальных разрешений и как следствие снижения реальной угрозы жизни, здоровью и имуществу участников дорожного движения, а также интересам общества и государства предлагается разработать и реализовать систему предоставления информации всем заинтересованным лицам (в первую очередь грузоотправителям), которая позволит оперативно, в течении 2-3 часов получить информацию о подлинности разрешения. Во избежание распространения информации содержащей коммерческую (или иную) тайну

достаточно, чтобы была предоставлена не вся информация, указанная в разрешении, а следующая: номер бланка – когда выдавался и каким уполномоченным органом; срок действия разрешения; массогабаритные характеристики груза; маршрут (начало маршрута и окончание маршрута).

В настоящий момент складывается ситуация, когда грузоотправителю запрещено производить погрузку тяжеловесного и (или) крупногабаритного груза на транспортное средство без специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов (далее разрешение) в том случае, если отгружаемое оборудование/груз является тяжеловесным и (или) крупногабаритным. Ответственность грузоотправителя за отгрузку без разрешения предусмотрена статьей КОАП 12.21.1.10 и влечет за собой наложение штрафа до 400 000 рублей. Это разрешение грузоотправителю предоставляет автоперевозчик, которого нанимает грузоотправитель.

Зачастую недобросовестные перевозчики стали использовать поддельные бланки разрешений и в том числе предъявлять их на погрузке. Но у грузоотправителя нет возможности убедиться в подлинности предъявляемого разрешения, за исключением официального обращения в органы Федерального дорожного агентства. При этом ответ он получит согласно действующему законодательству в срок до 30 рабочих дней. Для сферы грузоперевозок и в как результат экономики и интересов государства данные сроки предоставления информации недопустимы.

### **3. Развитие железнодорожных грузовых перевозок**

3.1. В целях повышения эффективности инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, повышения инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта, создания транспарентной методики отбора инвестиционных проектов и механизма защиты инвестиций в инфраструктурный сегмент предлагается:

3.1.1. Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации обеспечить двухуровневую методологию оценки инвестиционных проектов исходя из отраслевых показателей (Минтранс России) и макроэкономических показателей (Минэкономразвития России);

3.1.2. Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации совместно с ОАО «РЖД» проработать систему заключения «Gross» – контрактов на долгосрочный период с крупнейшими грузоотправителями.

3.2. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается учесть в проекте приказа «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в контейнерах и порожних контейнеров», разработанном Департаментом государственной политики в области железнодорожного транспорта, предложения бизнеса о целесообразности установления понятий «контейнерный поезд» и «оператор контейнерного поезда», активизировать работу по доработке и принятию данного приказа.

3.3. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с ОАО «РЖД» в целях развития условий для привлечения существенного контейнерного, в том числе транзитного потока, на железнодорожную сеть Российской Федерации, предлагается рассмотреть целесообразность выполнения следующих мероприятий:

3.3.1. Сбалансировать уровень тарифов ОАО «РЖД» на перевозку грузов в универсальных и термических контейнерах.

3.3.2. В целях сокращения излишнего количества дополнительных сборов рассмотреть следующие меры:

3.3.2.1. Переход расчета стоимости услуг ФГП ВО ЖДТ России по фактическим срокам доставки;

3.3.2.2. Отменить платы за простой на путях общего пользования по причинам, независящим от грузоотправителя/грузополучателя;

3.3.2.3. Пересмотреть методические рекомендации по определению договорных услуг ОАО «РЖД».

3.3.3. Совместно с Федеральной налоговой службой и Федеральной таможенной службой в целях решения сложности подтверждения нулевой ставки НДС при экспортных отправлениях:

3.3.3.1. Обеспечить возможность подтверждения факта экспорта продукции по месту регистрации грузоотправителя;

3.3.3.2. Разрешить дополнительное внесение документов в ФНС в период проведения ею камеральной проверки;

3.3.3.3. Синхронизировать базы данных органов ФТС и ФНС.

3.3.3.4. Закрепление четких критериев неблагонадежности иностранного контрагента

3.3.4. В целях решения проблемы дефицита пропускных мощностей таможенной инфраструктуры:

3.3.4.1. Сократить перечень требований к размещению и обустройству СВХ, таможенного склада, зоны таможенного контроля (ЗТК) на территории «сухого» порта.

3.3.4.2. Обеспечить возможность размещения на территории «сухих» портов структурных подразделений таможенного органа.

3.3.4.3. Возможность осуществлять таможенный досмотр импортных контейнерных грузов, перевозимых Ж/Д транспортом, во

внутренних таможенных пунктах, а не на территории пограничного пункта пропуска.

- 3.3.5. В целях решения проблемы расхождения таможенных процедур и правил перевозки грузов на Ж/Д транспорте в части расположения дверей контейнеров внедрить современные технические приспособления, обеспечивающие возможность проведения проверки целостности контейнера и пломбы без разворота контейнера дверьми наружу;
- 3.3.6. В целях решения проблемы расхождения в части замены подвижного состава в пути следования утвердить порядок, допускающий проведение перегрузки универсальных контейнеров с одного железнодорожного транспортного средства на другое не с предварительным, а с последующим уведомлением таможенного органа (или обеспечить возможность выдачи генерального разрешения на проведение грузовых операций, проводимых в соответствии со статьей 160 ТК ТС);
- 3.3.7. Совместно с Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору в целях решения проблемы расхождения в части фитосанитарных условий перевозок рассмотреть следующие меры:
- 3.3.7.1. Пересмотр правил перевозок грузов автомобильным транспортом с целью выравнивания условий перевозки пищевых продуктов с Ж/Д транспортом;
- 3.3.7.2. В случае использования качественных упаковочных средств разрешить сборную перевозку грузов в одном вагоне/контейнере;
- 3.3.7.3. Исключить ответственность перевозчика за груз в контейнере, погруженный силами грузоотправителя, а также при условии страхования груза;
- 3.3.7.4. Определить группы пищевых продуктов, которые возможно перевозить в одном контейнере: только с применением специализированных методов упаковки и без.

3.3.8. В целях решения вопроса отсутствия гибкого норматива к длине контейнерного поезда:

3.3.8.1. Внедрить сервис укороченных поездов;

3.3.8.2. Увеличить частоту движения контейнерных поездов;

3.3.8.3. Повысить привлекательности ж/д контейнерных перевозок.

3.3.9. В целях решения вопроса ответственности ОАО «РЖД» за несоблюдение скорости перевозки контейнерных грузов по дополнительным договорам рассмотреть следующие меры:

3.3.9.1. Установить скорость перевозки грузов в соответствии с дополнительными договорами на перевозку должны отражаться в железнодорожной транспортной накладной.

3.3.9.2. Утвердить ответственность общесетевого перевозчика (ОАО «РЖД») за нарушение договорных сроков доставки грузов аналогично установленной ответственности за нарушение нормативных сроков доставки грузов.

3.3.10. Обратить внимание на следующие проблемы в сфере механизмов разрешения барьерных вопросов развития контейнерных перевозок:

3.3.10.1. Излишние дополнительные сборы при перевозках контейнерных грузов;

3.3.10.2. Отсутствие гибкого норматива к длине контейнерного поезда;

3.3.10.3. Отсутствие ответственности ОАО «РЖД» за несоблюдение скорости перевозки контейнерных грузов по дополнительным договорам.

3.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях повышения эффективности инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, а также повышения инвестиционной привлекательности Псковской области



предлагается внести мероприятия по электрификации инфраструктуры и путей железнодорожного сообщения на участке Псков - Санкт-Петербург в Стратегию железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р, и в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 № 1032-р.

3.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях обеспечения железнодорожного сообщения и наращивания объема товарооборота между Российской Федерацией и странами Европейского союза через морской порт Усть-Луга предлагается создать альтернативные железнодорожные пути по маршруту Веймар - Сланцы - Гдов - Псков.

В этой связи в рамках развития рынка железнодорожных перевозок необходимо рассмотреть вопрос строительства железной дороги Псков - Гдов, что поможет разгрузить главный ход в порт Усть-Луга, значительно повысит инвестиционную привлекательность Псковской области и Ленинградской области, поспособствует возрождению населенных пунктов вблизи железной дороги и созданию новых рабочих мест.

3.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта в целях пространственного развития Северо-Кавказского макрорегиона, включая повышение туристической и инвестиционной привлекательности предлагается включить в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101 -р, в части транспортного комплекса Республики Ингушетия следующие мероприятия:

3.6.1. Реконструкция железнодорожного полотна на участке сообщением между станциями «Назрань - Слепцовская (железнодорожные станции Минераловодского региона Северо-Кавказской железной дороги, находящиеся в г. Назрани и г. Сунже Республики Ингушетия, протяженность дороги - 28,6 км);

3.6.2. Строительство железнодорожной линии «Котляревская - Галашки» (узловая железнодорожная станция Минераловодского региона Северо-Кавказской железной дороги, находящаяся в г. Майском Кабардино-Балкарской Республики и Галашки - село в Сунженском

районе Ингушетии, протяженность дороги - 135 км);

3.6.3. Реконструкция железнодорожного вокзального комплекса на станции «Слепцовская» (железнодорожная станция, находящаяся в г. Сунже Республики Ингушетия, расположенная на 2070 км пикет № 4, площадь - 1 500 м<sup>\*1234</sup>);

3.6.4. Строительство международного терминала в аэропорту «Магас» им. С. С. Осканова» (г. Сунжа).

3.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта предлагается обратить внимание на невозможность исполнения требований транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры, обеспечивающими перевозку населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по следующим причинам.

Железнодорожному подвижному составу присвоена 1 категория по транспортной безопасности, в связи с чем, согласно требований Федерального закона № 16-ФЗ от 9 февраля 2007 года «О транспортной безопасности» и требований постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 года №495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» (далее - постановление 495) перевозчикам в пригородном сообщении (в Удмуртской Республике перевозку осуществляют три компании: АО «Содружество», АО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания», АО «Пермская пригородная компания») в целях обеспечения транспортной безопасности надлежит привлечь аттестованных и подготовленных сотрудников подразделений транспортной безопасности (далее - СПТБ).

Так, подпунктом 3 пункта 18 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, утвержденных постановлением 495 (далее

- Требования), перевозчика обязывают проводить досмотр проходящих объектов через пост на границах зоны транспортной безопасности транспортного средства. Учитывая, что подвижной состав, эксплуатируемый в пригородном железнодорожном сообщении, состоит из 4-6 вагонов, для выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения, необходимо привлечь порядка 24 СПТБ на каждый поезд, что является экономически нецелесообразным. Кроме того, исполнение подпунктов 5 и 7 пункта 18 Требований не представляется возможным потому, что организация пропускного и внутрипропускного режимов непосредственно на самом транспортном средстве, как при совершении посадки/высадки, так и в пути следования повлечет за собой сбой графика движения из-за большого количества пассажиропотока (особенно в дачный период). Учитывая, что в соответствии с расписанием стоянка пригородного поезда на каждом остановочном пункте составляет порядка 1 минуты, то представляется более рациональным осуществлять пропускной режим непосредственно перед посадкой в состав на платформе, до момента прибытия пригородного поезда.

По условию пункта 18 органами надзора (контроля) за обеспечением транспортной безопасности составляются предписания, подлежащие устранению в короткие сроки, исполнить которые возможно лишь при условии привлечения на постоянной основе, в том числе в пути следования СПТБ, и соответственно при условии расходования значительных финансовых средств. Не все организации в силу своих финансовых возможностей могут в полной мере обеспечить надлежащий уровень транспортной безопасности, так как на проведение оценки уязвимости транспортных средств, составление плана транспортной безопасности транспортного средства, обучения специалиста сил обеспечения транспортной безопасности, проведение компетентными органами его аттестации, необходимы значительные финансовые вложения. В результате, понесенные затраты перевозчики включают в расходную часть при установлении тарифов, что приведет к увеличению средств, перечисляемых из бюджетов субъектов Российской Федерации.

На основании изложенного и учитывая необходимость органам тарифного регулирования включать данные расходы перевозчиков в тарифную составляющую предлагается:

«Не распространять действие законодательства о транспортной безопасности на транспортные средства осуществляющие перевозку

пассажиров в пригородном сообщении, в связи с тем, что при ограниченном времени стоянки (в среднем 1 минута) на каждой платформе (станции) по маршруту следования поезда и большим пассажиропотоком, особенно в дачный период, организовать пропускной и внутриобъектовый режим непосредственно при посадке в поезд невозможно. Таким образом, пропускной режим должен быть произведен до момента осуществления посадки в пригородный подвижной состав».

#### **4. Развитие перевозок водным транспортом**

4.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт» в целях повышения эффективности перевозок на трассах Северного морского пути предлагается:

4.1.1. Рассмотреть вопрос о привлечении ледокольного флота ФГУП «Росморпорт» совместно с ФГУП «Атомфлот» для осуществления транзитных и каботажных перевозок в акватории Северного морского пути с учетом требований современной экономики, а именно соблюдение требования «just in time» (точно в срок) в части, касающейся следования в районах, где требуется проводка с использованием ледоколов;

4.1.2. Инициировать распространение режима «свободного порта» на базовые морские порты, обеспечивающие увеличение транзитного потенциала Северного морского пути;

4.1.3. Сформировать национальную арктическую транспортную линию Архангельск – Сабетта – Петропавловск-Камчатский как крупный инфраструктурный проект;

4.1.4. Создать ответственного единого оператора арктической транспортной линии;

4.1.5. Рассмотреть проекты развития портовой инфраструктуры – создание портов-хабов в г. Архангельске и г. Петропавловске-Камчатском.

4.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях обеспечения объема работ транспортным предприятиям внутренних водных путей Обь-Иртышского бассейна и экономии затрат на логистику предприятиям региона предлагается обозначить перспективу развития использования морского порта Сабетта не только как предприятия для отгрузки СПГ, но и для иных грузоперевозок.

4.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта определить на государственном уровне стратегические цели развития глубоководного морского порта Сабетта с учетом формирования железнодорожного коридора Обская – Бованенково – Сабетта (СШХ-2) и создания круглогодично действующего транспортного коридора, обеспечивающего выход континентальной инфраструктуры центральной Арктической зоны России к трассам Северного морского пути (в том числе посредством разработки Концепции развития морского порта Сабетта).

4.4. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается дать оценку возможности создания единой площадки для обмена мнениями и выработки решений в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург», а также рассмотреть возможность взаимодействия с такой структурой.

4.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта, Федеральной таможенной службе, Правительству Санкт-Петербурга предлагается рассмотреть возможность создания единой площадки для обмена мнениями и выработки решений в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» в формате совещательного органа при Правительстве Санкт-Петербурга.

Целью создания единой площадки является:

- Повышение конкурентоспособности порта и его инвестиционной привлекательности;
- Повышение показателя России в рейтинге Всемирного Банка Doing Business по показателю «Мировая торговля»;
- Рост грузооборота в порту;
- Увеличение налоговой базы предприятий работающих в порту;
- Повышение эффективности государственного регулирования ВЭД в отношении грузов, переваливаемых в порту.

4.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях повышения экономической привлекательности Костромской области предлагаем рассмотреть вопрос восстановления судоходства по малым рекам области. В настоящее время протяженность водных путей в Костромской области по р. Волга с гарантированными габаритами составляет 77 км и остается неизменной на протяжении последних лет. Это освещаемые водные пути с гарантированными габаритами (1-ой категории), содержание которых осуществляется за счет средств федерального бюджета. Остальные водные пути Костромской области (718 км) являются водными путями (7-ой категории), без навигационного ограждения и гарантированных габаритов пути (экспедиционного завоза), в связи с чем регулярные перевозки пассажиров внутренним водным транспортом осуществляются только по 2 пригородным линиям, общая протяженность которых 35 км.

На основании изложенного предлагается включить в подпрограмму «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848, мероприятия, направленные на развитие внутреннего водного транспорта в Костромской области.

4.7. Комитету Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по транспорту и строительству, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях поддержания социально-экономического развития Республики Крым и города Севастополя предлагается скорректировать требования Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» применительно к малым прогулочным пассажирским судам, относительно заведомо неисполнимых и чрезмерно дорогостоящих мероприятий по оборудованию малых прогулочных пассажирских судов специальными средствами досмотра и наблюдения, а также подготовки и содержания огромного штата подразделений транспортной безопасности, так как развитие малых предприятий водного транспорта, ориентированных на оказание услуг по перевозке и экскурсионному обслуживанию населения при разумном размере цен на билеты.

Выполнение всех требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», и огромного числа сопутствующих документов, во-первых, физически невозможно на малых прогулочных пассажирских судах, во-вторых, повлечет за собой большие материальные расходы, которые неизбежно будут включаться в цену билетов, что обязательно приведёт к снижению пассажиропотока и негативно отразится на самих предприятиях водного транспорта».



## **5. Совершенствование таможенной системы России**

5.1. В целях сокращения сроков оформления грузов, прибывающих в Российскую Федерацию и требующих прохождения государственного карантинного фитосанитарного контроля, существенного сокращения издержек предпринимателей, а также формирования благоприятного делового климата для осуществления деятельности транспортных и экспедиторских компаний, привлечения дополнительных объемов транзитных грузов, повышения имиджа России, как государства, поддерживающего транзит, участниками форума предлагается активизировать переход на безбумажные технологии транспортировки и оформления грузов в пунктах пропуска через государственную границу РФ, а также развивать модель создания «единого окна» в порту Санкт-Петербурга. В связи с чем участники Форума обращаются к профильным органам власти с предложением рассмотреть возможность выполнения следующих мероприятий:

5.1.1. Евразийской экономической комиссии, Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору предлагается инициировать внесение изменений в Решение Комиссии таможенного союза от 18.06.2010 № 318 «Об обеспечении карантина растений в Евразийском экономическом союзе» в части установления возможности применять полностью либо в части принятия решений в виде электронных сообщений при осуществлении карантинного фитосанитарного контроля в морских пунктах пропуска с учетом уровня развития информационных систем государства члена ЕАЭС. Тогда должностными лицами Россельхознадзора будет использоваться информация, направляемая импортерами в КПС «Портал Морской порт»;

5.1.2. Федеральной таможенной службе и Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору предпринять все необходимые меры для полного отказа от бумажных документов в пользу электронного документооборота в пунктах пропуска через государственную границу РФ;

5.2. Федеральной таможенной службе, Евразийской экономической комиссии в целях повышения эффективности таможенного контроля и снижения нагрузки на добросовестный бизнес предлагается включить в

программу развития таможенной службы до 2030 года задачу по развитию методов и технологий аудита в практике таможенного контроля после выпуска товара.

5.3. Министерству финансов Российской Федерации, Федеральной таможенной службе, Министерству экономического развития Российской Федерации, Евразийской экономической комиссии предлагается поддержать предложения бизнеса по упрощению таможенной процедуры таможенного транзита в части сокращения перечня документов и сведений, предоставляемых в отношении транзитных контейнерных перевозок (письмо РСПП от 23.04.2018 № 659/02; ЕЭК ведет работу над соответствующими проектами решений Коллегии ЕЭК).

5.4. Федеральной таможенной службе, Министерству транспорта Российской Федерации, Евразийской экономической комиссии предлагается предусмотреть в проекте Соглашения о единой системе транзита Евразийского экономического союза следующие упрощения для перевозчиков (участников перевозочного процесса) в виде:

5.4.1. Сокращение перечня документов и сведений, представляемых при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита;

5.3.2. Сокращение перечня оснований для осуществления в отношении ввозимых товаров таможенного досмотра в пунктах пропуска, перенесение таких операций в места доставки товаров;

5.4.2. Отказ от таможенного оформления и контроля сроков нахождения на территории ЕАЭС иностранных контейнеров, ввозимых в качестве транспортных средств международной перевозки при осуществлении трансграничных перевозок;

5.4.3. Отказ от применения таможенного сопровождения товаров;

5.4.4. Неприменение требования об обеспечении исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов.

## **6. Совершенствование системы транспортно-экспедиторских услуг в России**

6.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Центральному Банку Российской Федерации, Федеральной налоговой службе, Федеральной службе по финансовому мониторингу в целях уменьшения доли теневой экономики в грузовых перевозках и существенного пополнения бюджета налогами из транспортной отрасли предлагается рассмотреть целесообразность следующих мер:

6.1.1. Отменить НДС в транспортных услугах и законодательно обязать заказчиков не требовать НДС с услуг по перевозке грузов. Перевести данную отрасль на УСН.

Или

6.1.2. Приравнять НДС в транспортных услугах к нулю, но при этом обязать экспедиторов (посредников) выделять в счет-фактуре отдельно сумму гонорара, которая не может составлять менее 10% от стоимости перевозки. Гонорар экспедитора обязательно обременить налогом НДС 18 %.

По закону транспортные услуги облагаются НДС 18%. Заказчики списывают свои расходы на логистику в огромных объемах, чтобы сократить свой НДС.

Компания-экспедитор имеет гонорар от перевозки в среднем 10% в зависимости от направления. Но перевозчик работает на упрощенной системе УСН, которая при взаиморасчетах не возмещает НДС. Соответственно весь НДС должен оплатить экспедитор. Зарабатывая в среднем 10% комиссию, экспедитор должен заплатить в бюджет 18% НДС. Таким образом, деятельность получается убыточной на – 8 %.

Повысить стоимость услуг для заказчиков невозможно, в этом случае сразу появляются «теневые» перевозчики, которые демпингуют, используя «серые» схемы ухода от НДС. В свою очередь заказчики вынуждают работать с НДС, угрожая потерей контракта.

## 7. Цифровизация транспортной системы России

Министерству транспорта Российской Федерации в целях обеспечения цифровизации отрасли грузовых перевозок в России предлагается инициировать выполнение следующих мероприятий:

7.1. Активизировать работу по переходу на новые технологии контроля грузов, основанные на цифровых решениях и системе управления рисками;

7.2. Разработать новую нормативную правовую базу в части цифровизации транспорта и логистики – разработать закон о системе «блокчейн» и смарт контрактах;

7.3. Обеспечить разработку и внедрение электронных цифровых платформ логистики и системы «маркетплейс» комплексных транспортных услуг.

7.4. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Евразийской экономической комиссией для содействия процессам цифровизации внешнеэкономической деятельности в условиях глобальной цифровой трансформации для содействия переводу внешнеэкономической деятельности в электронный автоматизированный формат предлагается:

7.4.1. Рассмотреть возможность внедрения единых правил применения унифицированной структуры транспортных операций мультимодальной перевозки;

7.4.2. Рассмотреть возможность создания рабочей группы для запуска пилотного проекта внедрения унифицированной структуры транспортных операций мультимодальной перевозки, содействующей синхронизации цифровых систем управления логистикой.

**Список инициаторов предложений в резолюцию  
XI Международного форума «Транспортный потенциал»**

1. Администрация Волгоградской области
2. Администрация Костромской области
3. Администрация Липецкой области
4. Администрация Псковской области
5. АО «ОТЛК ЕРА»
6. АО «РЭЦ»
7. АПНерГ
8. Ассоциация «Грузавтотранс»
9. Ассоциация «Дальнобойщик»
10. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков
11. ГК «Аривист»
12. Законодательное Собрание города Севастополя.
13. МОО «Ассоциация полярников»
14. НП «Гильдия профессиональных участников рынка оказания услуг в области таможенного дела и ВЭД «Гермес»»
15. ООО «Балтика-Транс»
16. ООО «Институт развития транспортных систем
17. ООО «Союзхимтранс-Авто»
18. Правительство Архангельской области
19. Правительство Астраханской области
20. Правительство Красноярского края
21. Правительство Республики Ингушетия
22. Правительство Республики Крым
23. Правительство Республики Саха (Якутия)
24. Правительство Удмуртской Республики
25. Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа
26. Санкт-Петербургский Союз предпринимателей