



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

Автономная  
некоммерческая организация

**РАЗВИТИЕ  
ТРАНСПОРТНОГО  
ПОТЕНЦИАЛА**

## **РЕЗОЛЮЦИЯ**

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

5-6 октября 2017 года в Санкт-Петербурге состоялся Х Международный форум «Транспортный потенциал». В Форуме приняли участие более 300 делегатов из 30 регионов России и нескольких иностранных государств. Традиционно мероприятие прошло при поддержке и участии Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федеральной таможенной службы и других профильных федеральных и региональных министерств и 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.

Целью форума стало содействие созданию современной и высокоэффективной транспортной системы России в соответствии с требованиями современной экономики, развитие внутренних перевозок грузов, а также повышение конкурентоспособности Российской Федерации и российского бизнеса в международном транзите грузов.

Куратором форума и модератором пленарного заседания, которое открыло первый день мероприятия, выступил депутат Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации, заместитель председателя комитета Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по контролю и Регламенту М.В. Романов. На заседании, которое было посвящено вопросам транзитного потенциала и транспортной системы Российской Федерации, советник Министра транспорта Российской Федерации, А.В. Кириллова представила доклад о государственной политике в области развития транзитных перевозок через территорию России, а заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК М.А. Асаул осветил вопросы формирования единого транспортного пространства ЕАЭС.

Особое внимание в работе форума было уделено проблематике развития ключевых международных транспортных коридоров, проходящих через территорию страны - МТК «Север – Юг» и МТК «Восток – Запад». В конференции, посвященной данным вопросам, с докладом выступили представители нескольких регионов России: Р.Л. Харисов, заместитель председателя Правительства - Министр промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области, делегаты от Республики Татарстан и Калининградской области. О концепции развития «Каспийского транспортно-логистического комплекса» и перспективах участия регионов Северного Кавказа в МТК «Север-Юг» рассказал Р.К. Газимагомедов, советник Министра Российской Федерации по делам Северного Кавказа. Участники

конференции пришли к выводу, что развитие транспортных коридоров через территорию России – важный фактор экономического роста для целого ряда регионов.

Также в первый день форума прошла рабочая сессия, посвященная развитию взаимодействия различных видов транспорта, в рамках которой доклад о совершенствовании законодательства в сфере смешанных (комбинированных) перевозок представил В.А. Петренко, директор Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, а о транзитных возможностях Дальнего Востока рассказал О.В. Рой, начальник отдела международных транспортных коридоров Департамента инфраструктурных проектов Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока. В секции про повышение эффективности логистического обслуживания центральное внимание в дискуссии было уделено ключевому тренду в сфере цифровых технологий – технологии блокчейн и ее применению в транспорте и влиянии на эффективность цепочки поставок.

Второй день форума начался с рабочей сессии «Совершенствование таможенных механизмов и развитие ВЭД: облегчение импорта и экспорта товаров». Впервые на деловой площадке мероприятия выступили все три ведомства, осуществляющие досмотр грузов при прохождении пограничного контроля. Сессия была объединена общей темой про внедрение современных информационных технологий в целях совершенствования таможенного администрирования. Доклады представили Федеральная таможенная служба, Россельхознадзор и Роспотребнадзор. Параллельно прошла секция, в рамках которой обсуждались механизмы ГЧП в области транспорта и инфраструктуры.

Также во второй день форума прошли отдельные секции, посвященные развитию грузоперевозок железнодорожным, автомобильным и водными видами транспорта. В первой из них доклад о государственной транспортной политике в сфере железнодорожного транспорта представил В.А. Петренко, директор Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, а о состоянии и развитии вагоностроительной отрасли в 2017 году рассказал В.А. Бабушкин, заместитель директора Департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

В секции по автомобильному транспорту А.В. Двойных, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс», рассказал о совершенствовании системы тахографии в России. Актуальные вопросы осуществления весогабаритного контроля на дорогах общего пользования в своем выступлении раскрыл А.Ч. Ахохов, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, а о деятельности Росавтодора по повышению сохранности автомобильных дорог федерального значения и внедрении системы

автоматического весогабаритного контроля рассказал А.С. Яхнюк, заместитель начальника Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства.

По теме развития государственной политики в области перевозок грузов водным транспортом выступил В.В. Ключев, директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации, об организации плавания судов в акватории Северного морского пути рассказал С.К. Степченков, начальник отдела судоходства Доклад про развитие грузового транспортного флота смешанного река-море и внутреннего плавания представил С.А. Итальянцев, руководитель дирекции программы «Суда река—море» департамента гражданского судостроения АО «Объединенная судостроительная корпорация».

Программу форума завершило публичное обсуждение результатов правоприменительной практики Ространснадзора в сфере транспорта под председательством заместителя руководителя службы А.Ч. Ахохова.

На форуме состоялось первое заседание Общественного совета АНО «Развитие транспортного потенциала», которое является организатором форума. Возглавляет совет заместитель председателя комитета Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации по контролю и Регламенту М.В. Романов. Приоритетная задача совета - обеспечение связи представителей отрасли и органов власти с целью совершенствования профильного законодательства. В Общественный совет автономной некоммерческой организации вошли представители органов власти, бизнес-сообщества, образовательных и общественных учреждений в сфере транспортной деятельности.

## **ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

Резолюция состоит из 6 структурно-тематических разделов, охватывающих основные направления в области развития транспортного потенциала и транспортной системы России.

В итоговую резолюцию вошли более 100 предложений от 45 инициаторов от федеральных и региональных органов власти, бизнеса, науки, образования и некоммерческих организаций. Итоговый документ поддержали 74 региона Российской Федерации.

Участники X Международного форума «Транспортный потенциал» обращаются в Федеральное Собрание Российской Федерации и органы исполнительной власти Российской Федерации с инициативами по рассмотрению целесообразности выполнения следующих мероприятий:

**СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛОВ  
ОБЩЕСТВЕННОЙ РЕЗОЛЮЦИИ**

1. Развитие транзитного потенциала и транспортной системы России.....	5
2. Развитие рынка автомобильных перевозок.....	9
3. Развитие рынка железнодорожных перевозок.....	18
4. Развитие рынка перевозок водным транспортом.....	21
5. Совершенствование таможенной системы России.....	25
6. Совершенствование системы транспортно-экспедиторских услуг в России.....	26

## 1. Развитие транзитного потенциала и транспортной системы России

- 1.1. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Евразийской экономической комиссией предлагается обратить внимание на необходимость синхронизации усилий стран-членов Евразийского экономического союза по развитию пропускных (инфраструктуры пунктов пропуска на границах) и перерабатывающих (терминально-складских мощностей) возможностей и развитию новых маршрутов транзитных перевозок грузов.
- 1.2. Министерству транспорта Российской Федерации в законопроекте «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» предлагается в первую очередь четко определить терминологию.
- 1.3. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Евразийской экономической комиссией, предлагается сформировать перечень международных транспортных коридоров (МТК), определить цели, принципы, задачи и направления развития МТК, принять меры по их развитию.
- 1.4. Министерству транспорта Российской Федерации в целях развития международного транспортного коридора «Север-Юг» предлагается:
  - 1.4.1. Продолжить работу по созданию необходимых технологических и тарифных условий по развитию МТК «Север-Юг» и эффективного взаимодействия всех участников транспортного коридора, в том числе в области согласования сквозных тарифов и оптимизации таможенных процедур;
  - 1.4.2. Продолжить работу по созданию и развитию транспортно-логистических комплексов и судостроительных кластеров в зоне действия МТК «Север-Юг»;
  - 1.4.3. Активизировать работу по снятию инфраструктурных, технологических, тарифных и информационных барьеров и по гармонизации нормативно-правовой базы в рамках развития МТК «Север-Юг»;
  - 1.4.4. Поддержать создание Иранского торгового дома в Астрахани и сформировать в составе данного центра Международный центр по экспедированию и логистике.
- 1.5. Евразийской экономической комиссии в целях развития международного транспортного коридора «Север-Юг» предлагается продолжить работу

по приведению к единообразию применение таможенных норм и процедур для всех стран-членов ЕАЭС.

- 1.6. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается шире внедрять современные информационные технологии на территориях субъектов Российской Федерации, в том числе оценить эффективность региональных навигационно-информационных систем нового поколения.
- 1.7. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству связи и массовых коммуникаций Российской Федерации, Министерству сельского хозяйства Российской Федерации, Федеральной таможенной службе, Федеральной службе по ветеринарному и фитосанитарному надзору, Федеральной налоговой службе, Евразийской экономической комиссии предлагается активизировать процесс внедрения цифровых технологий в свою работу и переход на безбумажные технологии.
- 1.8. Российскому экспортному центру (далее – РЭЦ) рекомендуется расширять деятельность РЭЦ, открывать новые направления консультирования по особенностям зарубежного законодательства, организации новых транзитных и экспортных коридоров, создания за рубежом представительств РЭЦ для содействия российским предприятиям в разрешении конфликтных ситуаций и развития экспорта товаров.
- 1.9. Министерству транспорта Российской Федерации в целях включения России в процесс глобальной цифровой трансформации и расширения возможности применения международных признанных глобальных передовых инструментов для упрощения торговли, содействия развитию своего транспортного и транзитного потенциала предлагается поддержать инициативу о присоединении Российской Федерации к дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемся электронной накладной, а также рассмотреть возможность создания рабочей группы из представителей компетентных органов и заинтересованных лиц для запуска пилотного проекта по использованию электронной накладной e-CMR с одной или несколькими из сопредельных с Россией стран.
- 1.10. Министерству финансов Российской Федерации, Федеральной таможенной службе принять во внимание информацию о проводимой IRU работе по компьютеризации процедуры МДП, а также об отчете Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) по результатам успешно реализованного пилотного проекта по применению электронной процедуры МДП (eTIR) между Ираном и Турцией, в соответствии с которым все Договаривающиеся стороны Конвенции МДП настоятельно приглашаются к участию или запуску новых проектов по использованию электронной процедуры МДП (eTIR). На основании изложенного

предлагается поддержать целесообразность участия Российской Федерации в пилотном проекте eTIR с одной из сопредельных с Россией стран.

1.11. Министерству транспорта Российской Федерации, Правительству Санкт-Петербурга предлагается для сокращения сроков осуществления операций в порту и снижения связанных с ними издержек, а также повышения рейтинга Российской Федерации в рейтинге Всемирного банка Doing Business создать единую площадку для обмена мнениями и выработки решений в порту («портовое комьюнити»). Организационной основой Санкт-Петербургского портового комьюнити мог бы стать постоянно действующий орган, созданный при Правительстве Санкт-Петербурга или учреждённый ею. Рабочим названием такого органа мог бы стать «Наблюдательный совет или Общественный совет Большого порта Санкт-Петербург».

*Создание «портового комьюнити» позволит решить следующие задачи:*

- мониторинг экономических процессов, рассмотрение и принятие мер, направленных на улучшение инвестиционного и предпринимательского климата;
- координацию деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления по вопросам развития и функционирования порта (предлагается рассмотреть как образец некоторые задачи, которые осуществляет Наблюдательный совет Свободного порта Владивосток);
- урегулирование споров, вытекающих из тарифной политики компаний, осуществляющих хозяйственную деятельность в порту;
- содействие развитию передовых информационных и организационных технологий в порту;

*В состав участников этого органа могут войти:*

- руководители профильных подразделений Правительства Санкт-Петербурга;
- руководители региональных подразделений федеральных органов исполнительной власти осуществляющих свою деятельность в порту;
- представители администрации порта;
- представители общественных объединений коммерческих компаний, осуществляющих свою коммерческую деятельность в порту;
- представители общественных объединений коммерческих компаний осуществляющих внешнеэкономическую деятельность.

1.12. Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации в целях обеспечения опережающих темпов роста экономики и развития государственно-

частного партнерства предлагается создать дорожную карту по привлечению инвестиций в публичную инфраструктуру и развитию «инфраструктурной ипотеки», в том числе в области транспортной инфраструктуры.

1.13. Министерству экономического развития Российской Федерации рассмотреть возможность корректировки механизма предоставления государственной финансовой поддержки за счет средств федерального бюджета в целях определения возможности ее направления на реализацию инвестиционных проектов для строительства (реконструкции) бесплатных автомобильных дорог регионального значения при отсутствии возможности у субъектов Российской Федерации обеспечить альтернативный бесплатный проезд транспортных средств и внести соответствующие изменения в Постановление Правительства Российской Федерации от 20 апреля 2016 года № 329 «Об утверждении Правил предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, включая проекты, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства, и строительство, реконструкцию и ремонт уникальных искусственных дорожных сооружений по решениям Правительства Российской Федерации».

1.14. Министерству транспорта Российской Федерации в целях развития международного сообщения и грузопотока:

1.14.1. Продолжить работу по реализации проекта «Строительство железнодорожного пункта пропуска «Дербент» в рамках Федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации»;

1.14.2. Рассмотреть вопрос строительства железной дороги «Псков - Гдов», что поможет разгрузить Главный ход в порт Усть-Луга, значительно повысит инвестиционную привлекательность Псковской и Ленинградской областей, а также создаст благоприятную тенденцию для возрождения населенных пунктов вблизи железной дороги, создаст новые рабочие места;

1.14.3. Принять решение относительно синхронизации строительства участков железных дорог Северный широтный ход и Бованенково-Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе.

## 2. Развитие рынка автомобильных перевозок

2.1. Комитету по транспорту и строительству Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации предлагается дополнить проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» положениями, устанавливающими, что юридические лица и индивидуальные предприниматели обязаны оснащать транспортные средства техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию и хранение информации о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств, а также информации о текущем местоположении, направлении, скорости и маршруте движения транспортных средств, формируемой с использованием сигналов ГЛОНАСС или ГЛОНАСС совместно с иными глобальными спутниковыми навигационными системами, и передачу этой информации в зашифрованном и некорректируемом виде с использованием Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС».

2.2. Комитету по транспорту и строительству Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации в целях решения проблемы объезда весоизмерительного оборудования и сокрытия государственных регистрационных знаков ТС предлагается:

2.2.1. Инициировать внесение изменений в КоАП Российской Федерации и введение ответственности за уклонение от весогабаритного контроля – лишение водителя правом управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет (по аналогии с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения);

2.2.2. В целях решения проблемы уклонения от ответственности по вынесенному Постановлению за нарушения правил весогабаритного контроля предлагается увеличить срок рассмотрения дела об административном правонарушении и внесение соответствующих изменений в часть 1 статьи 4.5 КоАП Российской Федерации (дополнить указанную статью словами «за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения (в части административных правонарушений, предусмотренных статьей 12.21.1) по истечении шести месяцев со дня совершения административного правонарушения»).

2.3. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях совершенствования системы весогабаритного контроля предлагается:

- 2.3.1. Изменить в сторону увеличения нормы допустимых нагрузок на оси большегрузного транспорта для различных комплектаций грузовых автомобилей одного вида, так как существующие нормы часто невыполнимы на практике;
  - 2.3.2. Совместно с Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России ввести мораторий на штрафы на время тестирования системы автоматического весогабаритного контроля;
  - 2.3.3. Разместить в публичном доступе описание методологии и технической документации на измерительное оборудование системы автоматического весогабаритного контроля;
  - 2.3.4. Внедрить требования об установке оборудования, контролирующего осевые нагрузки большегрузного транспорта у грузоотправителя;
  - 2.3.5. Инициировать изменения на законодательном уровне в области более точной дифференциации ответственности участников перевозочного процесса и закрепить обязательным условием, для привлечения к ответственности, выяснение должностным лицом момента возникновения превышения весогабаритных параметров (при загрузке, смещении груза в пути, набор влаги при движении и т.п.).
- 2.4. Министерству транспорта Российской Федерации в целях закрепления ответственности грузоотправителей предлагается:
- 2.4.1. Инициировать внесение изменений в Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» в раздел II п. 21.1 и 21.2. а именно:
    - а. В п. 21.1. За искажение в транспортной накладной наименований грузов, особых отметок, сведений о грузах, об их свойствах, массе, в результате чего снижается стоимость перевозок грузов или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации автомобильного транспорта, а также за отправление запрещенных для перевозок автомобильным транспортом грузов грузоотправители (отправители, заказчики), помимо возмещения причиненных данным обстоятельством убытков, уплачивают перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку таких грузов на все расстояние их перевозки. При обнаружении вышеперечисленных обстоятельств перевозчиком составляется акт в соответствии с настоящими правилами. На основании акта начисляется сумма штрафа. Указанный штраф

подлежит взысканию независимо от того, понес ли перевозчик какие-либо убытки. Возмещение перевозчику понесенных убытков не может служить основанием освобождения от взыскания данного штрафа;

- б. В п. 21.2. За превышение грузоподъемности (перегруз) транспортного средства, и (или) превышения установленной нагрузки на ось, грузоотправитель (отправитель, заказчик), помимо возмещения причиненных данным обстоятельством убытков, уплачивает перевозчику штраф в размере пятикратной платы за перевозку фактической массы данного груза (грузобагажа). При обнаружении превышения грузоподъемности (перегруз) транспортного средства, и (или) превышения установленной нагрузки на ось, перевозчиком составляется акт в соответствии с настоящими правилами. На основании акта начисляется сумма штрафа. Указанный штраф подлежит взысканию независимо от того, понес ли перевозчик какие-либо убытки. Возмещение перевозчику понесенных убытков не может служить основанием освобождения от взыскания данного штрафа.

2.4.2. Для минимизации заведомых нарушений факта выезда транспортных средств с превышением допустимой нагрузки по осям и нагрузки по общей массе транспортного средства инициировать на законодательном уровне разработку и внедрение единых правил взаимодействия грузоотправителя/перевозчика на адресе погрузо-разгрузочных работ.

2.5. Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования законодательства в области грузовых автомобильных перевозок предлагается:

2.5.1. Внести пояснения по возможности и способу фиксации неограниченного количества транспортных ресурсов (наименование тягача, наименование прицепа и ФИО водителя) в транспортную накладную или в приложение к транспортной накладной;

2.5.2. Инициировать введение запрета на законодательном уровне на использование товаро-транспортной накладной (по форме 1-Т), так как достаточное большое количество грузоотправителей используют

и транспортную накладную и товаро-транспортную накладную, что увеличивает трудозатраты сотрудников на обработку и хранение данных дополнительных документов (товаро-транспортных документов). Основным документом является транспортная накладная;

2.5.3. Инициировать создание и применение в транспортной отрасли электронного путевого листа;

2.5.4. Внести изменения в Приказ Минтранса России от 20.08.04 № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» следующие изменения:

- а. В пункте №17 Приказа Минтранса России от 20.08.04 № 15, исключить 2-ое предложение, - «При этом суммарная продолжительность управления автомобилем за две недели подряд не может превышать 90 часов»;
- б. В пункте №22 Приказа Минтранса России от 20.08.04 № 15, заменить 50 % времени работы, когда второй водитель при работе первого водителя (который за рулем) не управляет транспортным средством, 0 % времени работы.

2.5.5. Инициировать создание единого всероссийского реестра недобросовестных водителей;

2.5.6. Инициировать внесение изменений в правила Дорожного Движения Российской Федерации (ПДД), пункт 23.5. и ПРИЛОЖЕНИЕ N 3 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом. Следующего содержания: «Перевозка тяжеловесных и опасных грузов, движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без него превышают по ширине 2,55 м (2,6 м - для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности проезжей части, по длине (включая один прицеп) 25 м, либо движение транспортного средства с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами.»

2.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях решения проблем, возникающих при

аттестации сил обеспечения транспортной безопасности (далее - ОТБ) в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства предлагается:

2.6.1. В отношении вопросов и проблем, которые возникают на этапе рассмотрения документов:

2.6.1.1. Для решения проблемы нарушения срока предоставления органами внутренних дел заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности и предоставления органами внутренних дел заключений о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности с ошибками - инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации №172 от 26.02.2015 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» в части увязывания срока обработки персональных данных с получением органом аттестации заключения УМВД;

2.6.1.2. Для решения проблемы не определения порядка прекращения процедуры обработки персональных данных аттестуемых лиц, проводимой в соответствии с п. 12 Правил аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, например, в связи с прекращением трудовых отношений организации-заявителя с аттестуемым лицом – инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации №172 от 26.02.2015 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» механизм прекращения процедуры обработки персональных данных аттестуемых лиц на основании обращения Заявителя;

2.6.1.3. Для решения проблемы несоответствия медицинских справок, выдаваемых медицинскими учреждениями, требованиям Федерального закона № 16-ФЗ – инициировать внесение изменений в Приказ Министерства Транспорта Российской Федерации от 03.11.2015 № 325 в части предоставления медицинских справок или заключений, подтверждающих отсутствие психических заболеваний, алкоголизма, наркомании, токсикомании, и содержащие сведения о диспансерном наблюдении;

2.6.1.4. Для решения нормативной проблемы, которая заключается в том, что не предусмотрен возврат документов, представленных в соответствии с п.9 Правил аттестации сил обеспечения

транспортной безопасности – инициировать закрепление в Правилах аттестации сил обеспечения транспортной безопасности возможность возврата по обращению заявителя документов, предоставляемых в оригиналах (заключения МВД, справки об отсутствии судимостей, медицинские справки и заключения);

- 2.6.1.5. Для решения проблемы, которая заключается в том, что в рамках действующего законодательства предусмотрена подготовка сил ОТБ однако данный термин не указан в законе об образовании, вследствие чего происходит вольное толкование процесса обучения сил ОТБ – инициировать внесение изменений в Перечень документов, утвержденный Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 325 от 03.11.2015, в части замены копии документа об образовании аттестуемого лица, на документ, подтверждающий подготовку аттестуемого лица в соответствии с п.1 ст. 12.1 Федерального закона от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- 2.6.1.6. Для решения проблемы высоких требований к знаниям, умениям и навыкам аттестуемых лиц по 2 категории – предлагается ввести подкатеорию для работников, назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве;
- 2.6.1.7. Для решения проблемы отсутствия регламента отказа аттестуемого лица от прохождения проверки физической подготовки из-за плохого самочувствия инициировать внесение изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации №231 от 21.08.2014 пункт, что в случае отказа аттестуемого лица от прохождения проверки физической подготовки из-за плохого самочувствия, то уровень подготовки данного лица считается не соответствующим требованиям законодательства;
- 2.6.1.8. Для решения проблемы отсутствия регламента в случае неявки аттестуемого лица для проведения проверок в установленный срок – инициировать внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации №172 от 26.02.2015 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности», что в случае неявки аттестуемого лица в установленный срок для проведения проверок, выносится заключение о неявке аттестуемого лица.

- 2.7. Министерству транспорта Российской Федерации в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения субъектов предлагается:
- 2.7.1. Рассмотреть законопроект о передаче полномочий от Министерства внутренних дел Российской Федерации Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в части составления материалов по статье 12.21.1 КоАП Российской Федерации, которым предусмотреть финансирование на передачу полномочий, включающего в том числе увеличение штатной численности сотрудников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по субъектам Российской Федерации для обеспечения нормального функционирования на постоянной основе на ППВК и СПВК, расположенных в том числе на автодорогах регионального, межмуниципального и местного значения субъектов Российской Федерации, а также работу сотрудников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в ЦАФАПах субъектов при рассмотрении нарушений правил перевозок, зафиксированных в автоматическом режиме на автоматизированных пунктах весогабаритного контроля.
  - 2.7.2. Уточнить квалификацию правонарушения, рассмотреть возможность наделения сотрудников Федеральной службы по надзору в сфере транспорта полномочиями обеспечения остановки транспортных средств на всех автомобильных дорогах, а также мерами обеспечения по принудительной остановки транспортного средства.
  - 2.7.3. Обязать грузоотправителя обеспечить отправку груза на транспортном средстве без нарушений требований правил перевозок грузов автомобильным транспортом, путем поосного взвешивания.
- 2.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях повышения эффективности использования навигационно-информационных систем предлагается разработать и утвердить порядок контроля и тестирования оборудования ГЛОНАСС, установленного на транспортных средствах, перевозящих пассажиров и багаж, так как в настоящий момент сотрудниками Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при проведении контрольно-надзорных мероприятий в рамках государственного надзора в отношении подконтрольных хозяйствующих субъектов проверяется только наличие или отсутствие необходимого оборудования на транспортных средствах.

2.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному дорожному агентству в целях оптимизации деятельности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих регулярные автобусные перевозки, определить целесообразность исключения транспортных средств автомобильного транспорта, используемых для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу, из объектов категорирования согласно положениям Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Так как процедура присвоения категории транспортным средствам автомобильного транспорта, используемым для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу, подлежат обязательному категорированию согласно положениям Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» занимает длительные сроки до полугода и влечёт за собой дополнительные расходы со стороны перевозчика. В то же время, категорирование транспортных средств автомобильного транспорта, используемых для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу, не влияет на обеспечение транспортной безопасности по причине легкой доступности данных транспортных средств и развития неконтролируемого личного транспорта.

2.10. Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования транспортной системы России предлагается:

2.10.1. В целях оказания поддержки субъектам Российской Федерации, направленной на развитие транспорта, работающего на газомоторном топливе, троллейбусов, трамваев, предлагается рассмотреть возможность предоставления субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на закупку произведенных на территории государств - участников единого экономического пространства автобусов, работающих на газомоторном топливе, на условиях софинансирования из федерального бюджета в размере не менее 70-80%;

2.10.2. Активизировать работу по совершенствованию деятельности в области перевозки пассажиров и багажа легковым такси, в том числе в области урегулирования деятельности служб заказа такси.

2.11. Министерству транспорта Российской Федерации в целях совершенствования отношений в сфере транспортного обслуживания населения и развития рынка автомобильных пассажирских перевозок):

2.11.1. Инициировать внесение изменения в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным

транспортом и городским наземным электрическим транспортом» в части введения в понятийный аппарат определений системности и регулярности, а также дополнительного разграничения данных видов перевозок пассажиров и багажа;

- 2.11.2. Инициировать внесение изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» в части установления требований к перевозкам пассажиров и багажа по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя требований, аналогичных требованиям законодательства, предъявляемых к регулярным перевозкам как лицензируемому виду деятельности.
- 2.12. Федеральному дорожному агентству предлагается внести изменения в нормативно-правовые акты, регламентирующие правила перевозок грузов автомобильным транспортом, в части увеличения допустимых весовых параметров автотранспортных средств (полной массы, осевых нагрузок) для северных регионов Российской Федерации в зимний период эксплуатации.
- 2.13. Федеральному дорожному агентству рассмотреть возможность реконструкции участка км 482+42 – км 484+352 автомобильной дороги федерального значения А-350 Чита Забайкальск - граница с Китайской Народной Республики с разделением потока транспортных средств и устройством подъезда к грузовому терминалу международного автомобильного пункта пропуска Забайкальск.

### **3. Развитие рынка железнодорожных перевозок**

- 3.1. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях развития железнодорожных перевозок в России предлагается рассмотреть следующие меры:
  - 3.1.1. Необходимость ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта;
  - 3.1.2. Преодоление технического и технологического отставания России от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники;
  - 3.1.3. Необходимость снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, улучшения

транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодорожных линий;

3.1.4. Необходимость снятия ограничений для роста объёмов транзитных грузовых перевозок.

3.2. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, ОАО «РЖД» в целях развития грузового вагоноремонтного комплекса Российской Федерации, повышения оборота вагона, уменьшения издержек ОАО «РЖД», внедрения новых сервисных услуг и сервисного обслуживания грузового вагона на всем жизненном цикле на принять стратегию развития вагоноремонтного комплекса России, которую предложило АО «ВРК»-1.

3.3. Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в целях совершенствования деятельности Федерального государственного железнодорожного надзора на текущий момент при организации надзорной деятельности предлагается активизировать работу по следующим направлениям:

3.3.1. Информирование бизнес-сообщества о проводимых мероприятиях по внедрению риск-ориентированного подхода;

3.3.2. Повышение доли профилактической работы в деятельности надзорных органов, посредством разработки комплекса организационно-профилактических мероприятий по результатам мониторинга безопасности движения расследования транспортных происшествий;

3.3.3. При проведении мероприятий по контролю (надзору) в обязательном порядке проводить разъяснительную работу по соблюдению требований законодательства в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта со всеми категориями обслуживающего персонала (работников) организаций.

3.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации предлагается максимально сохранять стабильность нормативно-правовой базы на рынках железнодорожной техники, критически важно на уровне государства не привести к ни обеспеченному, ни финансовыми, ни производственными ресурсами спросу на тяговый парк подвижного состава в текущих условиях.

3.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД» в целях повышения эффективности магистрального транспорта, обратить внимание на

состояние железнодорожного необщего пользования и особо рассмотреть следующие проблемы:

- 3.5.1. Отсутствие информации об общем состоянии тягового парка подвижного состава, который используется на путях промышленного железнодорожного транспорта, данная информация в достаточном количестве в настоящий момент отсутствует;
  - 3.5.2. Предлагается решить проблему отсутствия утвержденных Единых технологических процессов (далее - ЕТП) работы путей необщего пользования и станций примыкания и несоответствия ЕТП реальным процессам, которые сейчас действуют;
  - 3.5.3. Предлагается активизировать работу по решению комплекса проблем в сегменте предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ПШЖТ), связанные с несоблюдением сроков погрузки, выгрузки и не ритмичности работы, что формирует сложности для работы магистрального транспорта.
- 3.6. Министерству транспорта Российской Федерации в целях транспортного обеспечения Республики Алтай предлагается инициировать проектирование и строительство железнодорожной линии Бийск-Горно-Алтайск в 2018-2025 годах.
  - 3.7. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, ОАО «РЖД» в целях повышения качества работы железнодорожного транспорта необщего пользования и погрузочно-разгрузочной логистики, учитывая износ наливных эстакад, контейнерных площадок, железнодорожных цехов, разгрузочных эстакад, предлагается разработать инструментарий поддержки обновления и модернизации промышленного железнодорожного транспорта.
  - 3.8. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации предлагается инициировать продление меры субсидирования приобретения маневровых локомотивов для сегмента предприятий промышленного железнодорожного транспорта.
  - 3.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации в целях повышения возможностей для предприятий промышленного железнодорожного транспорта в области обновления материально-технической базы и повышения качества работы железнодорожного транспорта необщего пользования предлагается разработать законопроект по уменьшению предельной процентной ставки по кредитам и договорам лизинга для предприятий промышленного железнодорожного транспорта до 5%

годовых, также увеличить срок договоров лизинга на приобретение тепловозов и другой техники до 15 лет.

3.10. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается активизировать работу по развитию железнодорожной инфраструктуры республики Ингушетия, так как в данный момент в Республике отсутствуют транзитные направления в другие регионы СКФО.

3.11. Федеральной антимонопольной службе предлагается рассмотреть возможность внесения изменения в Методику расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, утвержденную приказом Федеральной службы по тарифам от 28 сентября 2010 года №235-т/1, по расчету нормы рентабельности при тарифообразовании для пригородных пассажирских компаний. При внесении соответствующих изменений в действующее законодательство норма рентабельности при тарифообразовании рассматривалась бы как источник возобновления парка подвижного состава.

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

4.1 Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях повышения эффективности перевозок на трассах Северного морского пути рекомендуется:

4.1.1. С целью повышения эффективности транзитных перевозок Северным морским путем усовершенствовать правовые вопросы для минимизации временных затрат на согласование проходов по трассе;

4.1.2. Оптимизировать логистику транзитных перевозок 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;

4.1.3. Проводить прогнозирование транзитных переходов с учетом характера груза и эффективности перевозок;

4.1.4. Распространить режим «свободного порта» на базовые морские порты, обеспечивающие увеличение транзитного потенциала Северного морского пути.

- 4.2. Министерству транспорта Российской Федерации в целях конкурентного развития грузоперевозок на Северном морском пути (далее - СМП) предлагается:
- 4.2.1. Сформировать национальную арктическую транспортную линию Мурманск – Петропавловск-Камчатский как крупный инфраструктурный проект с участием государства;
  - 4.2.2. Создать ответственного единого оператора арктической транспортной линии с привлечением как государственных, так и частных средств;
  - 4.2.3. Реализовать проекты развития портовой инфраструктуры и сформировать порты-хабы в Мурманске и Петропавловске-Камчатском;
  - 4.2.4. Расширить сезон навигации за счет использования судов ледового класса и увеличить ледокольный флот.
- 4.3. Федеральному агентству морского и речного транспорта выйти с предложением в Министерство транспорта Российской Федерации о включении судоходных участков рек Анадырь и Канчалан Анадырского бассейна в Перечень внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 года № 1800-р. так как на основании пп.5 п.1.1 ст. 7 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ Российской Федерации) к внутренним водным путям федерального значения Правительством Российской Федерации могут быть отнесены пригодные для осуществления судоходства поверхностные водные объекты или их части в пределах их естественных, искусственных или условных границ), которые соединяют районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации.
- 4.4. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта для исключения конкуренции при предоставлении лоцманских услуг в порту и недопущения удешевления и уменьшения объема услуг рекомендуется создать единую лоцманскую организацию, которая будет обязана выполнять все лоцманские проводки во всех портах России. Организация будет регулироваться государством и нести полную ответственность по обеспечению безопасности мореплавания в морских портах России и на подходах к ним. Такой подход с учетом тарифного регулирования сделает лоцманскую деятельность финансово прозрачной, позволит создать бездотационную материальную базу и сформировать единый штат профессиональных лоцманов.

- 4.5. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта в целях выведения лоцманского обслуживания в акваториях морских портов России на качественно новый уровень предлагается:
- 4.5.1. Создать национальную лоцманскую саморегулируемую организацию, которая занималась бы разработкой, внедрением единых стандартов и правил деятельности по лоцманской проводке, а также контролировала бы их соблюдение и рассмотреть возможность принятия закона «О саморегулировании лоцманской деятельности»;
- 4.5.2. Предлагается поддержать законопроект № 639382-6 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (о саморегулировании в области оказания лоцманских услуг) внесенного в Государственную Думу Федерального Собрания 30.10.2014г.
- 4.5.3. Для устранения возможности применения демпинговых тарифов доминирующим хозяйствующим субъектом в конкретном виде портовых услуг при сохранении государственного контроля за ценами (тарифами) на портовые услуги инициировать внесение изменений в пункт 2 статьи 7 федерального закона «О защите конкуренции», в статью 6 «Методы регулирования деятельности субъектов естественных монополий» федерального закона от 17.08.1995г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» и в Положение о государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей (утверждённое Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2008 г. №293), а именно в пункт 5 (в части установления тарифов на услуги субъектов регулирования органами регулирования применительно не к каждому конкретному субъекту регулирования, а ко всем субъектам регулирования, оказывающих данную регулируемую услугу в данном конкретном морском порту) и в п.7 (в части установления тарифов не только в виде фиксированных - предельных максимальных ставок тарифов, но и ценовых диапазонов, ограниченных максимальным и минимальным значением тарифа – для портов, где одна и та же услуга оказывается более, чем одним хозяйствующим субъектом).
- 4.6. Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного транспорта предлагается законодательно установить единые стандарты и правила деятельности по лоцманской проводке, которые будут обязательны к исполнению всеми лоцманами,

независимо от того в государственной или частной лоцманской организации они работают.

- 4.7. Министерству транспорта Российской Федерации в целях упрощения и ускорения вовлечения в хозяйственный оборот портовых гидротехнических сооружений, перегрузочных комплексов, причалов, служебных зданий, находящихся в неудовлетворительном состоянии активизировать работу по проведению конкурсов и аукционов по продаже небольших речных портов и причалов, находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии, со стартовой ценой в один рубль и принять соответствующие поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта и в ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества».
- 4.8. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации для продвижения решений и политики государства по вопросам развития судостроения и флота и импортозамещения предлагается направить совместные усилия всех заинтересованных сторон на реализацию программы лизинга судов АО «ОСК» на период до 2050 года и финансирование этой программы из бюджетных ресурсов в запланированном этой программой объеме. Это позволит загрузить практически все верфи Российской Федерации, привлечь к реализации программы многие лизинговые компании, развивать оперативный лизинг судов, который позволит удовлетворить потребности в судах малых, финансово слабых судоходных компаний.
- 4.9. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации в целях расширения механизмов государственной поддержки обновления гражданского пассажирского флота рассмотреть возможность:
- 4.9.1. Увеличения размера судового утилизационного гранта; разработки базовых проектов пассажирских судов для территорий со схожими условиями судоходства за счет федеральных средств;
- 4.9.2. Паритетного финансирования (с участием региональных и федерального бюджетов) при строительстве пассажирских судов, осуществляющих социально значимые перевозки, в том числе на территориях, входящих в Арктическую зону Российской Федерации;
- 4.9.3. Одновременного использования нескольких механизмов государственной поддержки при реализации проектов по обновлению гражданского пассажирского флота.

- 4.10. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству промышленности и транспорта Хабаровского края для реализации политики государства по вопросам развития судостроения и пассажирского флота предлагается включить в программу лизинга судов АО «ОСК» строительство судов проекта А45-2 и других проектов, необходимых для удовлетворения спроса на перевозки водным транспортом в Дальневосточном регионе.
- 4.11. Федеральному государственному казенному учреждению «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» при содействии Правительства Хабаровского края для реализации решения о реконструкции и строительства многофункционального речного вокзала в г. Хабаровск издать соответствующие нормативно-правовые акты, так как в настоящее время речной грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации «Хабаровск» расположен на речном вокзале и относящихся к нему надводных нестационарных объекты (дебаркадеры, веранды) размещенных у причала № 1 набережной им. Г. Невельского в г. Хабаровске. Это позволит наиболее полно реализовать туристический потенциал Хабаровского края, сохранить в черте города транспортный узел, придав ему современный, культурный облик и обеспечив его оптимальное функционирование и реализовать круизный кластер «Остров Большой Уссурийский - Шантары».
- 4.12. Министерству транспорта Российской Федерации в целях развития пассажирских перевозок водным транспортом:
- 4.12.1. Рассмотреть возможность внесения изменений в действующее законодательство в части предоставления организациям водного транспорта права заключения договора водопользования без проведения аукциона при осуществлении регулярных перевозок пассажиров по городским и пригородным линиям внутреннего водного транспорта;
- 4.12.2. Инициировать внесение изменений в Налоговый Кодекс Российской Федерации в части обложения налогом на добавленную стоимость по ставке 0% на услуги по перевозке пассажиров речным транспортом в пригородном сообщении.
- 4.13. Федеральному агентству морского и речного транспорта включить участок внутренних водных путей «Река Шилка» в перечень участков внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, финансируемых за счет федеральных средств.

## 5. Совершенствование таможенной системы России

- 5.1. Федеральной таможенной службе рекомендуется в целях развития таможенной системы Российской Федерации предлагается:
- 5.1.1. Реализовать идею внедрения процедуры категорирования таможенных представителей аналогично системе категорирования участников ВЭД;
  - 5.1.2. Усилить взаимодействие с институтами саморегулирования в области ВЭД (в качестве примера СРО «НОТП») в целях повышения качества таможенного оформления и снижения рисков неуплаты таможенных платежей.
- 5.2. Федеральной таможенной службе и Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека предлагается активизировать работу по проведению Санитарно-карантинного контроля (далее – СКК) грузов только в электронном виде в целях упрощения процедуры оформления грузов для чего рекомендуется:
- 5.2.1. Интегрировать КПС «Портал Морской Порт» и Программу «Граница»;
  - 5.2.2. Инициировать внесение изменений, касающихся проведения СКК грузов только в электронном виде, в действующее законодательство;
  - 5.2.2. Заключить соглашение между Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и Федеральной таможенной службой об использовании в рамках межведомственного взаимодействия программы «Граница» при осуществлении СКК грузов;
  - 5.2.3. Обязать всех участников ВЭД, уполномоченных в отношении грузов и должностных лиц государственных контрольных органов иметь Электронную цифровую подпись (ЭЦП).
- 5.3. Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и Федеральной таможенной службе с целью расширения применения программного комплекса «Граница» провести совместно интеграцию указанного программного комплекса в технологии межведомственного взаимодействия между службами и начать поэтапное внедрение с международного морского пункта пропуска Большой морской порт Санкт-Петербург и автомобильных пунктов пропуска «Торфяновка» и «Брусничное».
- 5.4. Евразийской экономической комиссии и Министерству экономического развития Российской Федерации как федеральному органу власти, представляющему позицию России при формировании законодательства

ЕАЭС, рассмотреть и поддержать предложения Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору о внесении изменений в Положение о Едином порядке осуществления ветеринарного контроля (надзора) на таможенной границе Евразийского экономического союза и на таможенной территории Евразийского экономического союза, утвержденное Решением Комиссии ТС № 317 от 18.06.2010 в части внедрения электронного документооборота и риск-ориентированного подхода при осуществлении ветеринарного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза.

5.5. Федеральной таможенной службе с участием Министерства финансов Российской Федерации и Евразийской экономической комиссии продолжить работу по упрощению таможенных формальностей для грузов, перевозимых транзитом через территорию Российской Федерации и ЕАЭС железнодорожным транспортом и, прежде всего, в контейнерах.

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

6.1. Министерству транспорту Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации и Центральному Банку Российской Федерации в целях совершенствования системы транспортно-экспедиторских услуг предлагается решить следующие проблемы:

- Проблему налогообложения перевозчиков и экспедиторов. По закону транспортные услуги облагаются НДС 18 %. Заказчики списывают свои расходы на логистику, чтобы сократить свой НДС. Тем не менее, компания-экспедитор имеет гонорар от перевозки в среднем 5-15 % в зависимости от направления. Но перевозчик работает на упрощенной системе УСН. Таким образом, 18 % налога остаются на экспедиторе. Зарабатывая 5-15 % комиссию, экспедитор должен заплатить в бюджет 18 % НДС. Таким образом, деятельность получается убыточной. Заказчики вынуждают работать с НДС, угрожая потерей контракта;
- На текущий момент Центральный Банк Российской Федерации под угрозой отзыва лицензии запрещает банкам принимать платежи от экспедитора (ООО) в пользу перевозчика (ИП). Банки блокируют такие платежи и закрывают счета экспедиторов, ссылаясь на 115-ФЗ, называя бизнес перевозок «отмыванием денег для терроризма».

Для решения данных проблем предлагается выработать четкую и понятную систему возможности перевода денежных средств со счетов экспедиторских компаний (ООО) на счета перевозчиков (ИП).

6.2. Министерству транспорту Российской Федерации предлагается в целях развития нормативно-правового регулирования экспедиторской деятельности:

6.2.1. Определить критерии экспедитора, рассмотреть возможность внедрения механизмов контроля над рынком экспедиторов;

6.2.2. Передать полномочия по ведению реестра экспедиторов специализированной саморегулируемой организации (далее - СРО), контролируемой непосредственно Министерством транспорта Российской Федерации, сделать вступление в СРО экспедиторов общеобязательным, создать свод стандартов СРО экспедиторов;

6.2.3. Инициировать внесение поправок в ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» в части возложения на бизнес ответственности за проверку достоверности данных по грузу и полномочий по ведению реестра.

6.3. Министерству транспорта Российской Федерации предлагается в целях повышения качества и безопасности логистических услуг:

6.3.1. Инициировать проведение сертификации транспортных компаний на соответствие требованиям МС серии ISO 28000 на добровольной основе, но с возмещением расходов на сертификацию;

6.3.2. Инициировать внесение изменений в ст. 252 Налогового кодекса Российской Федерации, касающиеся уменьшения полученных расходов на сумму произведенных расходов по сертификации для крупных компаний.

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

1. Администрация Костромской области
2. Администрация Псковской области
3. АО «Объединенная судостроительная корпорация»
4. АО «Объединенная транспортно-логистическая компания»
5. АО «Группа Т-1»
6. АО «Хабаровскводтранс»
7. Ассоциация по сертификации «Русский Регистр
8. ГК «Аривист»
9. Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова
10. ИА «Инфолайн»
11. КГКУ «КрУДор»
12. Координационно-методическая ассоциация «Промжелдортранс»
13. Министерство транспорта Российской Федерации
14. МОО «Ассоциация полярников»
15. НП «Гильдия профессиональных участников рынка оказания услуг в области таможенного дела и ВЭД «Гермес»»
16. НП «Объединение лоцманских организаций»
17. ООО «Балтика-Транс»
18. ООО «Лента»
19. ОАО «РЖД»
20. Постоянное представительство IRU в Евразии
21. Правительство Архангельской области
22. Правительство Астраханской области
23. Правительство Белгородской области
24. Правительство Волгоградской области
25. Правительство Кабардино-Балкарской Республики
26. Правительство Красноярского края
27. Правительство Московской области
28. Правительство Мурманской области
29. Правительство Томской области
30. Правительство Республики Алтай
31. Правительство Республики Дагестан
32. Правительство Республики Ингушетия
33. Правительство Республики Карелия
34. Правительство Республики Коми
35. Правительство Республики Крым
36. Правительство Хабаровского края
37. Правительство Чукотского автономного округа
38. Правительство Забайкальского края
39. Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа
40. Санкт-Петербургский Союз Предпринимателей
41. Санкт-Петербургский государственный экономический университет
42. ФГАОУ ДПО «Межрегиональный ЦППК»
43. Федеральное агентство железнодорожного транспорта
44. Федеральное дорожное агентство
45. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта