**О Б Р А Щ Е Н И Е (2019 г.)**

**международных автомобильных перевозчиков Брянской области**

**Помощнику Президента РФ**

**Белоусову А.Р.**

**Уважаемый Андрей Рэмович!**

«Стратегия транспортной системы страны до 2030 года», принятая Правительством РФ в 2008 году, предусматривает превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов России.

На тот же результат нацелен и Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204, предполагающий к 2024 году достичь объема экспорта услуг в размере 100 млрд. Долларов США в год.

Однако, в условиях продолжающегося кризиса и введения различных экономических санкций в отношении России, вместо принятия комплекса мер, направленных на поддержку международных автоперевозчиков по выполнению Стратегии и майского Указа президента правительство страны за все эти годы с точностью до наоборот приняло комплекс мер, значительно усугубивших положение автоперевозчиков на рынке международных услуг:

**- при наличии транспортного налога, в 2011 году ввело еще и акцизы на моторное топливо, которые ежегодно повышаются;**

**- вместо обещанной отмены транспортного налога, на законодательном уровне позволило субъектам РФ увеличить его в разы. Этим правом воспользовались и органы власти Брянской области;**

**- вместо ликвидации двойного налогообложения в 2015 году ввело третий, в виде постоянно растущих платежей для большегрузных автомобилей по системе «Платон»;**

**- увеличило до 20% НДС; существенно возросли налоги на недвижимость от кадастровой стоимости объектов и т.д.**

На основании таких мер со стороны правительства у международных автоперевозчиков России значительно увеличились транспортные расходы, в разы выросли налоговые и другие сборы. Что привело к разорению многих малых и средних предприятий, задействованных на международном рынке автоуслуг. Коснулось оно и Брянских международных перевозчиков.

Например, если к началу 2014 года в Брянской области было зарегистрировано **151** предприятие – членов АСМАП с количеством автопоездов в **3823** единицы, то на 1 января 2019 года осталось уже **128** предприятий (-23), с сокращенным количеством автопоездов до **3073** единиц. То есть за пять лет количество автопоездов, задействованных на международных перевозках, на брянщине уменьшилось на **750** единиц *(-* ***20%****)****.***

По сути, Правительство РФ, после продекларированного в Стратегии развития экспорта транспортных услуг, создало для международных автоперевозчиков России дополнительные финансовые обременения и поставило их на грань выживания.

К большому сожалению, в настоящее время финансово-экономическое давление на нас со стороны государства продолжается. Например, мы с пониманием относимся к тому, что органы власти страны не могут повлиять на прекращение экономических санкций со стороны стран Запада. Но мы не можем понять, почему в этих условиях в отношении нас, российских международных автоперевозчиков, дополнительные экономические санкции в очередной раз ввело и наше родное правительство? Так, статьей 1 Постановления Правительства РФ от 29 декабря 2018 г. № 17716-83 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 22 октября 2018 г.» российским перевозчикам запрещено перевозить многие грузы в Россию через территорию Украины из стран Юго-Восточной Европы. Например, исключительно по этой причине за январь-февраль 2019 г. из 319 рейсов по перевозке грузов только из Италии в Россию, сделанные АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», 162 (50%) пришлось делать в объезд Украины. А перевозка грузов в объезд Украины для нас, во-первых, стала нерентабельной, а, во-вторых, дополнительно расходуются лимитированные специальные разрешения на проезд по странам Центральной Европы, которых в течение года недостает даже для перевозки грузов из этих стран.

**Просим поставить перед Правительством РФ вопрос об исключении российских международных автоперевозчиков из санкционного списка по перевозке грузов из Юго-Восточной Европы в Россию через территорию Украины.**

Мы не совсем понимаем и оплату из российского бюджета автотранспортных услуг иностранным автоперевозчикам за доставку отдельных экспортных российских грузов на внешние рынки.

Так, в соответствии с постановлениями Правительства РФ от 26 апреля 2017 г. № 496 и от 15 сентября 2017 г. №1104 предусмотрена финансовая поддержка российским экспортерам высокотехнологичной продукции, а также сельскохозяйственной и продовольственной продукции путем частичной компенсации транспортных расходов из бюджета (до 80%), связанных с доставкой их продукции на внешние рынки.

Для сведения. В 2018 году общий экспортный объем российской продукции составил 16 млн. тонн. Из них 8,7 млн. тонн (или 54%(!)) перевезли иностранные автоперевозчики. Наиболее активные из них из Украины, Польши, стран Балтии, Сербии, а также ряда стран СНГ (Армении, Узбекистана, Молдовы). По понятным причинам налоги, социальные выплаты и многие другие сборы в бюджет России они не платят.

Несмотря на то, что большую часть российской экспортной продукции на внешние рынки доставляют иностранные перевозчики, в вышеназванных постановлениях Правительства РФ среди условий предоставления указанных субсидий российским экспортерам нет каких-либо ограничений по использованию иностранных перевозчиков. В результате получается, что транспортные услуги иностранных перевозчиков при перевозке значительной части российских экспортных грузов, подпадающих под перевозочные субсидии, фактически оплачиваются из средств федерального бюджета России. Иными словами, рабочие места иностранных перевозчиков поддерживаются за счет бюджета России. А это грубо противоречит общей экономической политики страны по поддержке национальных экспортеров транспортных услуг.

Российские международные автоперевозчики располагают значительным парком современного подвижного состава – более 50 тыс. автотранспортных средств. Мы в состоянии и хотели бы сами перевозить экспортные грузы, на которые выделяются субсидии из российского бюджета. А заодно уравняться (из расчета 50х50%) с иностранными перевозчиками по перевозке экспортных грузов из России.

**Просим поставить перед Правительством РФ вопрос о доработке своих постановлений от 26 апреля 2017 г. № 496 и от 15 сентября 2017 г. №1104 в части:**

**а) прекращения финансирования из российского бюджета автотранспортных услуг иностранными перевозчиками за доставку российских экспортных грузов на внешние рынки, к которым применяется частичная компенсация транспортных расходов из бюджета;**

**б) организации и обеспечения надлежащего контроля со стороны государственных органов через сплошную проверку международных товарно-транспортных накладных (CMR) за предприятиями, осуществляющими экспорт российских грузов на внешние рынки с частичной компенсаций транспортных расходов из бюджета.**

Кроме этого просим поддержать перед Правительством России следующие наши предложения:

**1 Для исключения тройного транспортного налогообложения автоперевозчиков России, предлагаем продлить в 2019 году действие нормы, по которой региональный транспортный налог погашался за счет части дорожных сборов с предприятий по системе «Платон».**

**2** **Ходатайствуем об отмене длительных выходных в новогодние праздники, приносящих огромные убытки предприятиям** (по оценке экспертов Российского экономического университета им. Плеханова в масштабах страны потери от последних из них составили 1,32 трлн. руб. или 1,25% ВВП). Ведь в Белоруссии и Казахстане выходными в новогодние праздники считаются только 1 и 2 января. А с учетом того, что эти страны находятся в Едином таможенном Союзе с Россией, то российские международные автоперевозчики заведомо находятся в неравных экономических условиях с ближайшими конкурентами. В основе вышеназванного ходатайства лежат, прежде всего, требования перед работодателями рабочих и водителей-международников, чей труд оплачивается по сдельной системе оплаты труда.

**3** Постановлением правительства Москвы от 22 августа 2011 года № 379-ПП был наложен запрет с 6-00 до 22-00 часов на въезд и движение по территории города Москвы, ограниченной МКАД и движения по МКАД грузового автотранспорта разрешенной максимальной массой более 12 тонн. Целью принятия такого решения было объявлено – забота о москвичах по улучшению экологической обстановки в городе Москве и увеличению пропускной способности автомобильных дорог города Москвы.

Однако, вопреки объявленным целям, оказалось, что за оплату каждого грузового транспортного средства в Москву в запретное время въезжать можно кому угодно. Разовый пропуск стоит от 5 тыс. руб., на 6 месяцев – от 12 тыс. руб., на 1 год – от 22 тыс. руб.

Таким образом, настоящей и главной целью постановления правительства Москвы является не улучшение экологии и увеличение пропускной способности автомобильных дорог Москвы, хотя это тоже имеет место, а сбор денег за счет грузовых автоперевозчиков и в первую очередь, международных, так как они все имеют грузовой автотранспорт разрешенной максимальной массой более 12 тонн.

До 60% международных грузов мы перевозим в Москву и из Москвы. Установленная правительством Москвы плата за проезд в город через МКАД является для нас неподъемной. Поэтому наши водители вынуждены работать в ночное время, что отрицательно сказывается на безопасности дорожного движения. Кроме этого, наши предприятия терпят убытки из-за ненужных простоев. Ведь въезжают автомашины с грузом только ночью, а выгружают их днем. И только следующей ночью они могут выехать за пределы МКАД.

**Данное постановление Правительства Москвы также подлежит отмене, так как явно противоречит принятой Правительством РФ Стратегии о превращении экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов России и майскому Указу Президента РФ о достижении объема экспорта услуг в размере 100 млрд. Долларов США в год.**

Уважаемый Андрей Рэмович, на различных экономических форумах от многих руководителей страны мы постоянно слышим призывы о необходимости государственной поддержки развития малого и среднего бизнеса России. Убедительно просим Вас принять необходимые меры, чтобы представители власти от слов перешли к делу и для начала решили вышеназванные для нас проблемы.

**С надеждой на понимание и решение поставленных вопросов,**

**международные автомобильные перевозчики Брянской области:**