

**Национальная Ассоциация Грузового
Автомобильного Транспорта
«ГРУЗАВТОТРАНС»**
194156 Санкт-Петербург, пр. Энгельса, д. 37 оф. 312
БЦ «Капитал»
тел. 8-905-230-05-50

www.sro-auto.ru, E-mail:gruzavtotrans@sro-auto.ru

Исх. № 49 от 07.03.2019

Руководителю Аналитического
центра при Правительстве
Российской Федерации
В.В. Онищенко


О направлении предложений

Уважаемый Владислав Валерьевич!

В продолжение обсуждения направления «Транспортное и а/м строение, логистические компании, транспортные компании» в рамках совещания подгруппы по кластерной политике и территориально-отраслевым проектам (при межведомственной рабочей группе по разработке «Дорожной карты» по обеспечению устойчивого экономического роста несырьевого сектора экономики Российской Федерации), прошедшего от 01 марта 2019 года, направляем предложения Ассоциации «Грузавтотранс» в части упорядочения рынка внутрироссийских автомобильных грузоперевозок.

Приложение: на 4 л.

Президент Ассоциации



В.В. Матягин

Предложения по введению тарификации на рынке внутрироссийских автомобильных грузоперевозок

По экспертным оценкам, в России около 6,5 млн единиц грузового автотранспорта. При этом, ни одно министерство не обладает реальной статистикой о структуре и состоянии отрасли. Это результат того, что в 2005 году было отменено лицензирование автогрузоперевозок, и рынок много лет развивается хаотично. Ныне функций по развитию и координации внутренних перемещений грузов автомобильным транспортом нет ни у одного из федеральных министерств.

Ассоциация «Грузавтотранс» констатирует факт, что перевозчики не обладают достаточными экономическими и юридическими знаниями для того, чтобы самостоятельно регулировать рынок автогрузоперевозок в рамках закона. Также нет и жесткой системы контроля за исполнением законодательства, что определяет соответствующее поведение всех участников рынка в теневой части экономики.

Сейчас рынок автогрузоперевозок представлен тремя сегментами:

1) Физические лица - до 30 % рынка (как правило, бывшие водители), имеющие грузовой транспорт, работают без оформления ИП и ООО, фактически, не платят налоги. Именно этот сегмент существенно влияет на ценообразование, демпингуя цены.

2) Индивидуальные предприниматели – до 50 % рынка- ведут деятельность наполовину легально, так как ни юридически, ни экономически не подготовлены, также занижают цены.

То есть до 80 % рынка находится в серой зоне. Перевозчики первых двух типов, как правило, не просчитывают экономику грузоперевозок, и экономят на затратах (налогах, техническом обслуживании транспорта, оплате системы «Платон», спецразрешениях, тахографах, мед. осмотрах и т.д.), нарушают законодательство в области перевозки грузов, перегружая транспорт в 2-3 раза, за счет чего получают конкурентные преимущества перед другими участниками рынка. Таким образом, на грузоперевозки держатся низкие цены, но при этом страдает безопасность, нет добросовестной конкуренции, государство недополучает огромные суммы налогов.

10-20 % рынка – это сегмент цивилизованных грузоперевозок. Грузоперевозчики работают в правовом поле, платят налоги и несут иные обязательные затраты. И, как правило, именно они подвергаются проверкам всех инстанций, так как находятся в публичной плоскости.

При этом, постоянно страдают из-за занижения цен остальными участниками рынка, которое происходит из-за перенасыщенности рынка, отсутствия регулирования и квотирования.

Сами автогрузоперевозчики всех трех сегментов говорят об одном и том же – отсутствует добросовестная конкуренция, правила, контроль за соблюдением законодательства. Грузоперевозчики за много лет существования в таких условиях, не привыкли соблюдать законодательство, и поэтому многие нормативные акты, которые принимаются государством для стабилизации и упорядочения рынка, не

приносят порядка, а наоборот - вносят неразбериху. Но большинство владельцев грузовых машин готовы работать в правовом поле.

Сейчас в бизнесе автогрузоперевозок действует система расчета: перевозка тонны груза за километр, или перевозка куба груза за километр. За редким исключением, есть и система часовой оплаты, но она никак экономически не обоснована. Поэтому мы предлагаем рассмотреть опыт зарубежных стран, например, Швеции, где оплата работы рассчитывается по часовой ставке - 72 евро на внутренних перевозках - это нижняя планка обязательных затрат грузоперевозчика (налоги, топливо, амортизация и техническое обслуживание, заработная плата водителей), без которых грузоперевозчик не может работать легально. Также в многих странах Европы существует квотирование рынка, что позволяет поддерживать его в правовом, безопасном поле.

Считаем, что установление подобной минимальной почасовой ставки по примеру западных стран сделает и российский рынок стабильным и прозрачным.

По данным ассоциации «Грузавтотранс», добросовестный грузоперевозчик на сегодня несет следующие затраты¹:

Постоянные:

Топливо

ЗП водителей и налоги на фонд оплаты труда

техническое обслуживание

управленческие расходы (медицинские осмотры, инженер по технике безопасности, выпускающий механик, бухгалтерские услуги и т.д)

замена шин

налоговые платежи

платежи по системе «Платон»

транспортный налог

страховка

и т.д.

Переменные:

платные дороги

лизинговые платежи

оплата стоянок

навигационная система

Если посчитать все указанные затраты в расчете на час работы грузоперевозчика, по примеру Швеции, то получится минимальная экономически обоснованная почасовая ставка.

Так, например, предположим, что минимальная экономически обоснованная стоимость часа грузоперевозок внутри России с учетом указанных выше затрат составит 1000 рублей. Предполагается, что перевозчики, работая по такой ставке, платят официальную заработную плату водителям, не уходят от уплаты налогов, содержат транспортные средства в нормативном техническом состоянии.

¹ Взят примерный перечень расходов. Более детальные расчеты нуждаются в проработке со стороны экономистов

При установлении такой минимальной стоимости за час грузоперевозок, возникнут следующие положительные эффекты:

- перевозчику будет запрещено опускать стоимость ниже данной планки, то есть исчезнет демпинг;

- и перевозчику, и водителю будет выгодно соблюдать режим труда и отдыха;

- у водителей не будет стимула превышать скорость, и тем самым, повысится безопасность дорожного движения;

- у перевозчика не будет стимула возить «с перегрузом», так как его выручка не будет зависеть от веса груза. Это приведет к повышению безопасности дорожного движения, снижению нагрузки на дороги, соблюдению российского законодательства.

- для государства будет понятна и прозрачна система взаиморасчетов в сфере грузоперевозок.

- при регистрации случаев снижения цены на грузоперевозки, контролирующие органы (ИФНС, Ространснадзор, ГИБДД и т.д.) имеют основания проверить грузоперевозчика, так как экономить он может либо на налогах, либо на безопасности;

- грузоперевозчик будет заинтересован четко отражать работу водителя по часам. Для государства это отменит необходимость контроля за работой тахографов.

- появится тенденция к обновлению парка транспортных средств: заказчик грузоперевозок будет выбирать для работы те компании, которые имеют более новый подвижной состав и предлагают более качественные услуги.

Заказчик будет вынужден также совершенствоваться в части оперативной загрузки и разгрузки груза – это будет стимулировать повышение производительности труда в этой сфере, а соответственно, и достижение показателей программы «Транспортная стратегия -2030».

Обновление автопарка будет способствовать развитию услуг лизинга транспортных средств.

При стабилизации сектора грузоперевозок он станет более привлекательным для инвестиций.

Таким образом, заработает выполнение тех законов, которые сегодня, зачастую, не исполняются: режим труда и отдыха водителей, соблюдение допустимой массы и осевых нагрузок, уплата налогов и т.д.

По мнению членов ассоциации «Грузавтотранс», введение почасовой тарификации приведет к стабилизации ситуации на рынке, сделает его прозрачным, а перевозки – безопасными.

Конкуренция будет там, где ставка выше минимального размера 1000 рублей. Она будет основываться не на минимальной цене, а на качестве услуги и скорости доставки.

Считаем целесообразным предложить Правительству России проработать вопрос об установлении обязательной минимальной ставки для грузоперевозок внутри страны. Это будет способствовать выполнению важной задачи, которая не решается уже несколько лет, - легализация рынка грузоперевозок в России.

Сейчас грузоперевозчики работают по двум системам: упрощенной и общей (облагаемая НДС). Так как большинство компаний – потребителей грузоперевозок - работают по второй системе, то они стремятся работать с

перевозчиками, применяющими эту же систему. Однако, большинство грузоперевозчиков работают на упрощенной системе, без оплаты НДС. Поэтому им приходится работать через диспетчерские компании, которые, в свою очередь, используют перевозчика для получения прибыли, оставляя себе до 50 % выручки. Такие компании – однодневки также составляют серый рынок.

Возможно, стоит рассмотреть единую систему налогообложения на этом рынке, чтобы исключить неравенство.