

НА ПРОБИТОМ КОЛЕСЕ

СФЕРА АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕЖИВАЕТ ПЕРИОД СИЛЬНЕЙШЕЙ ДЕПРЕССИИ. ПОСЛЕДСТВИЯ НЕСТАБИЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ РАСШАТАЛИ РЫНОК, ТАРИФЫ ПОНИЗИЛИСЬ В СРЕДНЕМ НА ТРЕТЬ. КРОМЕ ТОГО, НОВЫЕ СТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА, ПО ПРИЗНАНИЮ УЧАСТНИКОВ РЫНКА, ЗАСТАВЯТ УЙТИ БОЛЬШИНСТВО ИГРОКОВ В ДРУГИЕ РЕГИОНЫ РОССИИ С БОЛЕЕ ЛИБЕРАЛЬНОЙ ФИСКАЛЬНОЙ ПОЛИТИКОЙ.

Александр Северный

По информации президента некоммерческого партнерства «Объединение добросовестных перевозчиков „ЦАРИЦЫН“ Александра Донцова, около 90% рынка автомобильных грузовых перевозок Волгоградской области поделено между индивидуальными предпринимателями, имеющими до 10 автомобилей. Доля крупных компаний, по его информации, невелика и составляет около 10% (бывшие автоколонны). Всего в области насчитывается около 5 тыс. автомобилей, задействованных в грузовых перевозках — более четырех тыс. единиц имеют мощность двигателя более 250 лошадиных сил.

Между тем, со слов самих перевозчиков, за последние полгода стоимость фрахта грузовых машин по Волгоградской области снизилась на треть, а объем рынка «просел» примерно с 600 до 400 млн рублей в месяц. Сейчас один грузовик приносит своему владельцу 50–70 тыс. рублей в месяц. Перевозчики объясняют снижение стоимости заказов тем, что с нового года грузопоток в Волгоградской области постоянно падает. На этом фоне участники рынка отмечают то, что получить свои деньги за выполненные работы подчас бывает очень сложно.

«Ссылаясь на экономический кризис, заказчики не торопятся с нами рассчитываться, — посетовал директор транспортного агентства „Сторица“ Андрей Манзунин. — Несмотря на договоры, бывает, что деньги приходится ждать по несколько месяцев».

НАЛОГОВЫЙ СТУПОР С начала 2009 года в Волгоградской области вступили в силу новые ставки транспортного налога. Региональный парламент после длительных прений принял решение увеличить фискальный сбор с владельцев автомобилей мощностью двигателя более 250 лошадиных сил. В эту категорию попадают почти все грузовики, тягачи, автокраны. Если в 2008 году владелец большегрузного автомобиля должен был заплатить 26 рублей за лошадиную силу, то в нынешнем ставке увеличилась до 85 рублей. Рассчитывая затраты владельцев автотранспортных средств на одну машину, можно получить следующие цифры: в прошлом году грузовик в 400 лошадиных сил обходился предпринимателю в 10,4 тыс. рублей, а уже в 2009 году за него нужно будет отдать 34 тыс. рублей.

«Квитанции по налогу только начали поступать владельцам автомобилей и многие из них сразу же должны решить дилемму: или платить налог, или думать как уйти в тень, — пояснил ситуацию Александр Донцов. — Для большинства предпринимателей требуемая к оплате сумма оказалась мало того что неожиданной, но еще и неподъемной».

Десять опрошенных корреспондентом GUIDE предпринимателей заявили, что платить налог в полном объеме они не будут, потому что он необоснованный. «Посудите сами: у меня пять еврофуры, теперь за них я должен заплатить в три раза больше, чем обычно — на



разницу можно купить трехлетнюю VA3-2110. С какой стати я должен отдавать эти деньги? Тарифы взяты с потолка — в других областях ставки в разы ниже. Естественно, я не буду платить столько и в любом случае что-нибудь придумаю», — рассказал корреспонденту GUIDE на условиях анонимности директор компании, занимающейся междугородными перевозками.

ДОРОГА НА КАВКАЗ По мнению большинства перевозчиков, региональный рынок и так расшатан последствиями экономического кризиса: стоимость заказов постоянно падает, объемы перевозимых грузов уменьшаются — и все это на фоне удорожания запчастей и прочих расходов. «А повышение транспортного налога просто „добьет“ многих индивидуальных предпринимателей», — резюмировал Александр Донцов.

Между тем ставки транспортного налога в регионах России разные. С этим связана набирающая популярность в Волгоградской области практика перерегистрации автомобилей в тех субъектах Федерации, где наиболее комфортная фискальная политика. «На моей памяти немало примеров, когда, спасаясь от больших затрат, автовладельцы уходили в Дагестан, Чечню, Ингушетию, — рассказал GUIDE директор транспортного агентства „Сторица“. — Подобное мы можем наблюдать и сейчас, только этот метод принимает уже массовый характер.

Интерес автовладельцев к российским «оффшорам» можно понять, если сравнить ставки транспортного налога в республиках ЮФО и Волгоградской области. Волгоградцам за двигатель мощностью более 250 лошадиных сил приходится платить 85 рублей за л/с, а в Дагестане — 18 рублей, в Ингушетии — 15, в Чеченской республике — 12. Другими словами, за один грузовик с 400-сильным мотором в Волгограде нужно отдать 34 тыс. рублей, а в Чечне — 4,8 тыс. рублей.

«Шесть своих грузовиков я недавно оформил в Дагестане, а мой партнер, принял решение продать два своих КАМАЗа — много проблем с переоформлением. Тем временем продать грузовую машину сейчас очень

трудно — слишком много предложений, — рассказал на условиях анонимности индивидуальный предприниматель, занимающийся междугородными перевозками. — Хотя есть и отчаянные владельцы, которые снимают с учета грузовик и ездят с транзитными номерами. Их постоянно штрафуют, но эти суммы не идут ни в какое сравнение с тем, что они должны заплатить в качестве налога».

С заявлениями перевозчиков о том, что рынок грузовых перевозок переживает глубочайшую депрессию, соглашаются местные законодатели. «Любое действие рождает противодействие, любое повышение налога, может увести налогоплательщика в тень, — поддержал перевозчиков председатель комитета по экономической, инновационной политике, науке, промышленности и транспорту областной думы Владимир Ефимов. — Тем временем в любом товаре есть транспортная составляющая. Любой рост налоговой нагрузки на транспортные предприятия негативно отразится на инфляции, что сейчас и произойдет в Волгоградской области. Те, кто был против поправок в закон о транспортном налоге, предупреждали об этой опасности и даже выходили в Госдуму с инициативой замены налога на акциз, который бы включался в стоимость топлива».

АКЦИЗНЫЕ СПОРЫ Волгоградские депутаты предложили в 2008 году отменить транспортный и ввести налог на реализацию горюче-смазочных материалов, изменив концепцию налогообложения: рассчитывать его без привязки к лошадиным силам и возрасту автомобиля, а исходить из принципа «кто больше ездит, больше платит». Инициатива депутатов была отправлена на рассмотрение в Госдуму.

«Предложенные изменения позволят снизить затраты на налоговое администрирование, увеличить собственные налоговые доходы субъектов РФ, обеспечить развитие регионального дорожного хозяйства, — рассказал об инициативе волгоградских парламентариев Владимир Ефимов. — Основные бюджетные поступления

по транспортному налогу осуществляются по месту регистрации автомобиля и таким образом не учитываются транзитные перевозки по территориям субъектов. Это ведет к недополучению средств субъектами, по территории которых фактически осуществляются перевозки. В результате образуется дисбаланс между поступлением транспортного налога в бюджет одного субъекта и износом автодорог в других субъектах».

Также, по мнению депутатов, регион теряет в процессе перераспределения собранных акцизов на дизельное топливо, моторные масла и автобензин. В итоге, регион собирает больше, а получает меньше.

«Отрицательно то, что транспортный налог плохо собирается. В Волгоградской области в 2006 году уровень собираемости транспортного налога составил 69,6%, в 2007-м — 85%. Несмотря на высокие затраты на его администрирование. В сборе налога задействованы налоговая служба, ГАИБДД, суды, служба судебных приставов», — добавил Владимир Ефимов.

По задумке депутатов, введение налога на реализацию горюче-смазочных материалов позволит обеспечить поступление средств в бюджеты тех субъектов, на территории которых непосредственно осуществляется использование автомобильного транспорта. Введя налог на реализацию горюче-смазочных материалов, включив его в акцизы, можно упростить и повысить его собираемость. Плательщиками станут компании, занимающиеся производством и реализацией топлива.

«Владелец машины, купив бензин, автоматически будет платить акциз, который уже будет заложен в цене на топливо и который нужно отдать государству. Сегодня нужно просчитать размер акциза. В итоге получим справедливый принцип уплаты налога: чем больше едешь, тем больше управляешься, тем больше платишь», — подчеркнул Владимир Ефимов.

По его мнению, разгрузится и подешевеет система администрирования налога: сократятся расходы на содержание федеральных и областных исполнителей.

Также введение нового налога позволит заметно увеличить наполняемость регионального бюджета, концептуально изменит финансирование дорожного хозяйства, прежде всего увеличит бюджетное финансирование дорожной отрасли. А инвестиции в автодорожный комплекс дадут значительный импульс росту экономики в целом.

В свою очередь автовладельцы поддерживают инициативу волгоградских депутатов, отмечая, что «в любом случае данная практика не идет ни в какое сравнение с величиной транспортного налога и позволит тратить водителю меньше». ■

СТАВКА ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В НЕКОТОРЫХ РЕГИОНАХ РФ*

№	РЕГИОН	
1	ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ	85
2	САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ	76
3	АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	65
4	МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	59
5	САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	50
6	МОСКВА	45
7	СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ	40
8	СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ-АЛАНИЯ	25
9	САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	20,32
10	ДАГЕСТАН	18
11	ИНГУШЕТИЯ	15
12	ЧЕЧЕНСКАЯ РЕСПУБЛИКА	12

* Грузовые автомобили с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы) свыше 250 л.с.
ИСТОЧНИК — ДАННЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ О ТРАНСПОРТНОМ НАЛОГЕ СУБЪЕКТОВ РФ

