

Простая арифметика: какое влияние на авторынок оказало льготное кредитование | 10



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Экономика региона

Четверг 29 августа 2019 №155

kommersant.ru



10 | Закон инерции: почему выросла просроченная задолженность по банковским кредитам в сегменте МСБ

11 | Как будет происходить замена средств дольщиков на банковские кредиты

Стартовавшая 15 ноября 2015 года государственная система сбора платы «Платон» с грузовых фур массой от 12 т за проезд по федеральным трассам привела к массовым протестам перевозчиков по всей стране. Однако властям своевременно удалось погасить недовольство. Сегодня к этой пошлине транспортники относятся сдержанно: Минтранс РФ и Росавтодор ежегодно демонстрируют динамику финансирования ремонта дорог из собранных средств. К примеру, Сибири за прошедшие четыре года было направлено на реконструкцию дорожной инфраструктуры более 2,5 млрд руб. Тем не менее ряд независимых экспертов называет «Платон» несовершенным и указывает на его недостатки, а дальнейшую индексацию сборов считает необоснованной.

Истинно дорожке

— регулирование —

Система «Платон» создана в 2015 году для взимания платы с автомобилей разрешенной максимальной массой более 12 т в счет возмещения вреда, который они наносят дорожному покрытию. Средства поступают в федеральный бюджет РФ и далее направляются на ремонт и строительство дорожно-транспортной инфраструктуры.

«Платон» строит дороги

По данным оператора «Платона», компании РТИТС («РТ-инвест транспортные системы»), на ремонт дорог и строительство мостов за весь период с 2015-го на территории России собрано почти 80 млрд руб. На эти средства отремонтировано более 2 тыс. км дорог. Восстановлено и построено более 30 мостов в 40 регионах страны, отмечают в Минтрансе. «Ремонт дорог ведется. Как перевозчики мы это видим», — говорит генеральный директор ООО «Лонгран логистикс» Наталья Плотникова.

Сибирскому федеральному округу перечислено на ремонт дорог федерального значения и мостов за четыре года более 2,5 млрд руб. В частности, Омской области было выделено 750 млн руб., в том числе 625 млн руб. — на ремонт моста через р. Катунь, 250 млн руб. — на ремонт дорог в Республике Алтай, 135 млн руб. — на реконструкцию моста через р. Белая в Красноярском крае, 82 млн руб. — на восстановление моста через р. Алей в Алтайском крае и еще 63 млн руб. — на ремонт моста в Бурятии (в ноябре 2018 года Республика Бурятия вошла в состав ДФО).

Также Сибирский регион в этом году получил 670 млн руб. в качестве компенсации выпадающих доходов от вычета по транспортному налогу (по Налоговому кодексу РФ владельцы 12-тонных большегрузов, зарегистрированных в системе «Платон», фактически освобождались от транспортного налога, если сумма платы за использование федеральных дорог превышала до конца 2018 года). Эти средства были направлены на строительство дорог, мостов и путепроводов. В частности, Новосибирской области из этой суммы компенсировали 108 млн руб.

Как отметили представители госсистемы, грузоперевозчики сами определяют, какие дороги должны быть отремонтированы за счет средств, перечисленных ими в дорожный фонд России. Это происходит в ходе открытого голосования в рамках проекта Общероссийского народного фронта «Карта убитых дорог». Так, например, был выполнен ремонт 700 км федеральных дорог России, в том числе в Сибири отремонтировано более 80 км трассы Р-258 Чита — Улан-Удэ.

Сейчас в государственной системе «Платон» зарегистрировано 1,2 млн транспортных средств массой свыше 12 т. Из них в Сибирском федеральном округе — более 83 тыс. большегрузных автомобилей.

В целом система «Платон» действует в регионах достаточно эффективно, считает первый заместитель председателя Законодательного собрания Новосибирской области Андрей Панферов. «С государственной точки зрения „Платон“ — мера вынужденная и необходимая», — говорит собеседник. — Мы все хотим ездить по комфортным и безопасным дорогам, их нужно на что-то строить и содержать, и если в этом государству помогают представители бизнеса за счет налогов, то это мера оправданная.



Две нагрузки: налоговая и неналоговая

Несмотря на все плюсы новой системы сбора платы за проезд большегрузов по дорогам федерального значения, перевозчики называют ее несправедливой и отмечают, что она не является закрепленным в Налоговом кодексе платежом или сбором. Фактически эти плата за движение по федеральным дорогам, которые по идее должны восстанавливаться из средств оплачиваемого транспортного налога, говорят логисты.

«С введением пошлины за движение по трассам ставка и налогооблагаемая база по транспортному налогу остались без изменений. До конца прошлого года для логистических компаний применялась льгота, но с января 2019 года она отменена, и, по сути, владельцы грузового транспорта оплачивают ремонт дорог дважды: в виде платежей „Платону“ и в виде транспортного налога», — говорит Наталья Плотникова.

Для грузовых автомобильных перевозок бизнес-климат почти на 90% определяется решениями федеральной власти, считает президент «Сибирской ассоциации автомобильных перевозчиков» (СААП) Вячеслав Трунаев. «Условия для бизнеса только ужесточаются, налоговая и неналоговая нагрузки растут. Все помнят, как в 2015 году появилась система „Платон“, какой накал страстей вызвало ее внедрение. Затем большим стрессом для перевозчиков стали изменения в системе весового контроля — на федеральных и региональных трассах начали создавать сеть автоматических постов (система автоматического весового контроля (АСВГК) внедряется в стране с 1 октября 2016 года. — «Экономика региона»). Транспортное средство проехало через эту рамку, датчики зафиксировали даже незначительное превышение — получите штраф», — комментирует собеседник.

Представитель общественного движения ОНФ в Новосибирской области Александр

Стефанов, в свою очередь, полагает, что «Платону» удалось лишь вывести из серой зоны перевозчиков. «Но качественного изменения технического состояния дорог не произошло. Эффективность при использовании средств „Платона“ очень сомнительная», — говорит он.

По мнению ответственного секретаря «Авто-мото ассоциации» (АВАМТ) Алексея Носова, «Платон» — это палка о двух концах. С одной стороны, ущерб дорогам наносит именно большегрузный транспорт — в стране около 50 млн автомобилей, и их владельцы платят транспортный налог, топливный акциз, пополняя дорожные фонды разных уровней. Из числа этих машин более 1 млн автомобилей — большегрузный транспорт, который является плательщиком по системе «Платон». По разным оценкам, ущерб, наносимый большегрузами дорогам по сравнению с легковыми автомобилями, отличается в тысячи раз. «Платон» позволяет компенсировать убыток дорогам от перевозчиков.

«С другой стороны, сам принцип работы системы „Платон“ вызывает массу вопросов. Не очень понятно, зачем для этого нужно было привлечь некий инвестиционный капитал (на условиях концессии — компания «РТ-инвест транспортные системы» — «Экономика региона»). На мой взгляд, достаточно было сделать „Платон“ государственной структурой, которая могла бы все делать за свой счет и получала бы деньги напрямую. А не так, как сейчас, — из денег, которые приходят для возмещения ущерба дорогам, только часть остается на компенсацию ущерба, а другая часть уходит на погашение неких инвестиционной организации», — считает Алексей Носов.

По информации АО «Финам», в 2015 году в бюджет России за счет сборов «Платона» поступило 1,397 млрд руб. «Я сопоставил данные Минтранса РФ с финансовой от-

Для грузовых автомобильных перевозок бизнес-климат почти на 90% определяется решениями федеральной власти

четностью оператора системы, доступной в «СПАРК-Интерфакс». И примерно такую же сумму составила выручка ООО «РТ-инвест транспортные системы», то есть, по всей видимости, в год начала работы системы поступления были поделены поровну. В 2016 и 2017 годах выручка оператора составляла около 10 млрд руб. в год, что похоже на фиксированную плату. Поступления в бюджет в 2016 году составляли 16,434 млрд руб. и в 2017 году — 19,836 млрд руб. В 2018 году бюджет получил от «Платона» уже 23,182 млрд руб., а с начала 2019 года — еще 15,829 млрд руб. Отчетность ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» за 2018 год пока недоступна, но, полагаю, выручка должна была составить все же 10 млрд руб.», — рассказал аналитик АО «Финам» Алексей Калачев.

По состоянию на утро 9 июля 2019 года в бюджет РФ всего с момента введения системы «Платон», с 2015 года, поступило 76,678 млрд руб. «Оператор системы должен был заработать порядка 35–40 млрд руб. Таким образом, нельзя сказать, что все сборы оседают в частных карманах. Напротив, по мере роста системы доля средств, направляемых на ремонт дорог, становится больше», — отметил собеседник.

В то же время, по мнению Алексея Носова, концессионер не выполнил свои обязательства в полной мере. «С начала работы системы речь шла о сотнях передвижных пунктов весового контроля, которые должна была предоставить компания-концессионер. Также предполагалось поставить сотни рамок для контроля над движением большегрузного транспорта. По факту, если рассматривать, например, Новосибирскую область, можно увидеть в лучшем случае два передвижных пункта», — говорит собеседник.

У эксперта есть вопросы и к диспропорции в распределении средств, полученных от системы «Платон». «Росавтодор как оператор федеральных дорог хорошо видит картину — где лучше или хуже дороги, где нужно строить мост и т.д. С одной стороны, это разумно. С другой стороны, у „Платона“ есть возможность просчитать по километрам, где конкретно проехал каждый большегруз, высчитать, какой объем ущерба машина нанесла. И справедливо распределив деньги, отправить их в те регионы, где больше всего проезжает большегрузов», — говорит он.

Тариф: повышение как индексация

С 1 июля 2019 года тариф госсистемы «Платон» за проезд большегрузов по федеральным трассам вырос на 14 коп. — до 2,04 руб. за км. С 1 февраля 2020 года он составит 2,2 руб., а в 2021 году — 2,35 руб. В свою очередь, Минтранс РФ преподносит это не как увеличение, а как «реформирование тарифа».

«Правительство пошло навстречу перевозчикам и в прошлом году отказалось от увеличения тарифа, а в 2019 году приняло решение сделать его поэтапным — в течение трех лет. Примененный подход с растягиванием увеличения тарифа на накопленную инфляцию позволит увеличить количество ремонтируемых дорог и мостов за счет дополнительных средств от системы „Платон“, что положительно скажется на безопасности движения. Если говорить про коммерческие структуры, то им система „Платон“, в конечном итоге, окажется более выгодной, чем ее отсутствие — за счет более оперативной доставки груза и экономии на амортизации транспорта», — говорит Андрей Панферов.

В 2019 году, согласно изначальному плану, стоимость проезда должна была составить 3,73 руб. Эксперты называют расходование собранных с перевозчиков средств недостаточно прозрачным, а увеличение тарифа необоснованным. По мнению грузоперевозчиков, необходимо усовершенствовать «Платон». В частности, легальные компании указывают на недобросовестных конкурентов, уклоняющихся от использования системы и получающих приток дополнительных клиентов за счет низких цен и более высокую, чем у добросовестных предпринимателей, прибыль. «Прежде чем повышать тариф системы, необходимо обеспечить высокую собираемость средств — как минимум 95%, чтобы легальные перевозчики грузов не страдали от действий „серых“ конкурентов», — говорит Вячеслав Трунаев.

Согласно данным оператора «Платона», компании РТИТС, на данный момент в системе зарегистрировано около 90% тяжелых грузовиков России. Это значит, что приблизительно каждый десятый большегруз в стране до сих пор не оснащен бортовым устройством «Платона». «Многие закрывают номера, используют специальные шторки», — рассказывают представители отрасли логистики.

В настоящее время поступают предложения внести «Платон» в Налоговый кодекс. Однако и эта мера с перспективой уголовного наказания и высоких штрафов может оказать положительное влияние не на всех. «Первая категория — те, кому просто нечем платить. Вторая категория — те, кто не платит, как я, допустим, по идейным соображениям. И третий вариант: человек просчитывает, мол, я проезжаю в год 100 тыс. км, 200 тыс. руб. я должен отдать. А за все эти годы я заплатил 5 тыс. руб. штрафов. Когда сумма штрафов будет превышать это значение, тогда, конечно, люди пойдут платить по системе „Платон“», — рассказал «Экономике региона» грузоперевозчик Юрий Бубнов.

Михаил Фокин

Автовладельцы выехали в массы

— госпрограммы —

По данным агентства «Автостат-Инфо», за шесть месяцев 2019 года общероссийский авторынок упал на 3,6%. Оптимистичнее выглядит ситуация в СФО — рост продаж новых автомобилей в округе составил 5,5% («Автостат-Инфо»). В Новосибирской области, по данным агентства «Автостат», продажи автодилеров выросли на 6,6%. Участники рынка позитивно оценивают роль программ поддержки льготного автокредитования в стимулировании продаж. Независимые эксперты отмечают временный и

локальный эффект действия программ и прогнозируют дальнейшее сокращение рынка.

В числе главных тенденций года — успешные продажи в сегменте массовых брендов, здесь лидируют Lada, KIA и Hyundai. Эти марки продолжают наращивать продажи за счет доступных цен на востребованные модели автомобилей, большинство из которых попадают под условия программ льготного кредитования с господдержкой.

С 1 марта 2019 года Минпромторг России возобновил прошлогодние программы льготного автокредитования «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль». На их реализа-

цию правительство выделило 3 млрд руб. По условиям программы, на помощь государства могут рассчитывать те, кто покупает первый легковой транспорт, или семьи с двумя и более детьми. Эти категории граждан получили право на скидку в 10% при покупке у дилера машины в кредит.

Условия изменились

По сравнению с прошлым годом в 2019-м условия программ изменились. Льготное кредитование стало возможным только для автомобилей, произведенных в России, стоимость которых не превышает 1 млн руб., тогда как ранее (в 2018 году) речь шла о цене в 1,45 млн руб.

Изменение условий действия программ льготного кредитования привело к сокращению списка моделей машин, попадающих под действие программ льготного автокредитования, вошли модели: KIA Rio, Hyundai Creta, Hyundai Solaris, Nissan Terrano, Volkswagen Polo. В список попали также Ford Fiesta и Ford

Focus, однако их продажи в 2019 году постепенно прекратились в связи с закрытием заводов Ford в России.

Также требованиям госпрограмм льготного автокредитования соответствуют все производимые в России модели Lada (кроме дорогой спортивной версии Vesta), Chevrolet-Niva, YA3, Datsun и Renault (за исключением комплектаций дорожке 1 млн руб.). Чиновники Минпромторга в начале марта 2019 года пояснили СМИ свою позицию: снижение максимальной планки условий программ до 1 млн руб. позволит сконцентрировать поддержку на социально приоритетных слоях населения и на-

более массовом сегменте автомобилей. Однако в Москве не учли специфику регионов. Например, в Новосибирской области Toyota Camry регулярно присутствует в топе продаж новых автомобилей. Кроссовер Toyota RAV4 на протяжении минимум последних 10 лет входил в десятку самых популярных автомобилей в регионе. По данным новосибирского официального дилера Toyota, сейчас цены на новые Camry и RAV4 стартуют с 1,5 млн руб.

Автопроизводители компенсируют потерю возможности участия в госпрограмме льготного кредитования помощью кэптив-ных банков.