

№ 90/1-П от 23.03.2011  
На № 79/ПС от 02.03.2011

Президенту Союза  
транспортников России

О проекте программы развития  
Союза транспортников России

В.Б. Ефимову

Уважаемый Виталий Борисович!

Саморегулируемая организация «Некоммерческое Партнёрство дорожных проектных организаций «РОДОС» рассмотрела проект программы продвижения Союза транспортников России (далее – проект программы) и сообщает.

В целом соглашаясь с тем, что основной задачей транспортной отрасли России с учетом ее состояния становится внедрение системы координации различных видов транспорта, по нашему мнению в проекте программы незаслуженно осталось по умолчанию состояние собственно самой транспортной инфраструктуры, в данном случае автомобильных дорог, обеспечивающих автотранспортное сообщение и осуществление автомобильных перевозок.

К сожалению, такой диспозитивный характер оценки состояния транспортной отрасли и обеспечивающей ее инфраструктуры не позволяет судить о перспективах развития институтов консолидации и координации деятельности представителей различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры, являющихся членами Союза транспортников России, в рамках предложенного проекта программы.

Другими словами, говоря о степени износа подвижного состава в целом и автопарка в частности необходимо учитывать, что степень этого износа будет возрастать в геометрической прогрессии без принятия действенных мер по приведению в нормативное транспортное эксплуатационное состояние автомобильных дорог, доля которых соответствующих нормативным требованиям составляет не более 39 процентов от общей протяженности.

Действительно, в конце 2010 года были приняты на первый взгляд «не популярные меры», связанные с поэтапной индексацией ставок акцизов на нефтепродукты. В тоже время, говоря сухим языком цифр можно констатировать следующее.

Налоговая нагрузка на светлые нефтепродукты в России самая низкая в Европе.

Так, при сопоставимых ценах на указанные нефтепродукты в России и Германии до налогообложения их цена после начисления налогов в Германии в 2 раза больше, чем в России. При этом удельный вес акцизов в цене автомобильного бензина в России составляет 13 процентов, дизельного топлива –

5 процентов, в Германии соответственно (с учетом экологического налога) – 46 и 39 процентов.

Оценивая влияние фискальной нагрузки в России именно в виде акцизов на рост розничных цен автомобильного бензина и дизельного топлива можно с уверенностью говорить, что оно незначительно, а порой и вовсе отсутствует.

Приведу пример:

В 2005 году, с которого ставки акцизов на нефтепродукты не индексировались ни на одну копейку вплоть до 2009 года, средняя стоимость автомобильного бензина составляла 16,4 рубля за 1 литр.

В 2009 году указанная цена составила 21,6 рубля. Таким образом, за четырехлетний период рост цен составил 5,2 рубля или 1,7 рубля ежегодно.

Еще раз отмечу, что в период с 2005 по 2009 годы повышение ставок акцизов на нефтепродукты вообще не осуществлялось.

К концу 2010 года рост цен на автомобильный бензин в среднем по регионам составил около 1 рубля 20 копеек за год.

При этом в 2010 году ставки акцизов на нефтепродукты были первый раз за прошедшие уже 5 лет проиндексированы всего на 10 процентов, что в расчете на литр автомобильного бензина составляет примерно 35 копеек.

Теперь сравним:

Ставки акцизов на нефтепродукты не повышались,

– рост цен 1 рубль 70 копеек в год.

Повышение акциза в цене нефтепродуктов на 35 копеек,

– рост цен 1 рубль 20 копеек в год.

Приведенный пример явно свидетельствуют об отсутствии какой-либо ощутимой зависимости фискальной политики государства в отношении взимания акцизов на нефтепродукты и ростом розничных цен.

Также не стоит забывать о снижении базовых федеральных ставок транспортного налога в два раза, исходя из чего объем налоговой нагрузки на всех владельцев колесных транспортных средств, осуществляющих перевозку людей и грузов, может снизиться с 15 до 7-8 млрд. рублей в год при условии принятия субъектами Российской Федерации адекватных мер по изменению ставок транспортного налога, установленных законами субъектов Российской Федерации (такое право у регионов сохранено).

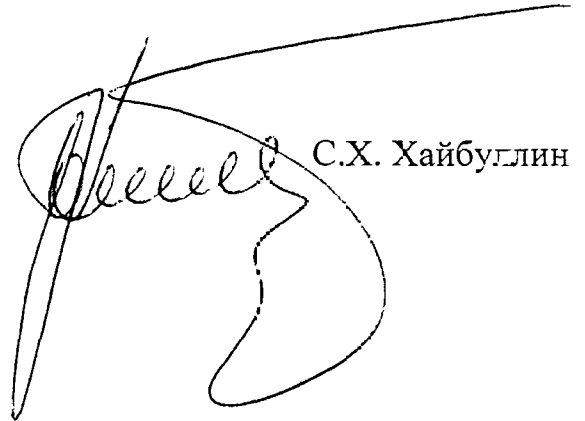
И наконец, государство, которое посредством налогообложения осуществляет свою регулирующую функцию в сфере экономики, в том числе в ее государственном секторе, к которому относятся автомобильные дороги, направляет все акцизы на нефтепродукты для формирования федерального и региональных дорожных фондов (необходимый для этого федеральный закон принят Государственной Думой Федерального Собрания Российской Федерации в третьем окончательном чтении 25 марта т.г.).

Средства указанных фондов будут использоваться исключительно для содержания и строительства автомобильных дорог, что при горизонте среднесрочного планирования даст общеэкономический эффект от снижения транспортных издержек пользователей автомобильными дорогами.

С учетом изложенного, по нашему мнению, целесообразно в рамках программы продвижения Союза транспортников России, поставить целью формирование на его основе площадки для конструктивного диалога, в том числе между представителями пользователей автомобильными дорогами и органов власти, ответственных за их состояние, для максимальной синхронизации планов по развитию транспортной инфраструктуры с возрастающими потребностями перевозчиков и других владельцев транспортных средств.

С уважением,

Директор  
Некоммерческого Партнёрства  
дорожных проектных организаций «РОДОС»



С.Х. Хайбуллин