

# Тяжелый финансовый груз автомобильного транспорта в России

**Е.С. ЯКУШОВА**, кандидат экономических наук, Департамент менеджмента, «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва. E-mail: esyakushova@fa.ru

Статья посвящена исследованию экономической конъюнктуры автомобильного транспорта и анализу причин высокой стоимости коммерческих грузоперевозок в Российской Федерации. В статье рассмотрена динамика цен на топливо и других затрат на содержание и эксплуатацию грузового автотранспорта, которые определяют рентабельность бизнеса и стоимость конечных товаров и услуг. По результатам исследования выявлены основные факторы, влияющие на транспортные затраты российских организаций.

*Ключевые слова:* транспортная логистика, автомобильный транспорт, транспортные расходы, грузоперевозки

По данным Росстата, автомобильный транспорт – наиболее востребованный способ транспортировки коммерческих грузов на короткие и средние расстояния. На его долю приходится более 2/3 всех перевезённых грузов (5138,2 млн т за 2016 г. и около 3805 млн т – за девять месяцев 2017 г.). Средняя дальность перевозки 1 т грузов на коммерческой основе в последние пять лет составляет 65–80 км [1].

При этом за 2010–2015 гг. по сравнению с 2000 г. более чем в два раза сократилось количество компаний, имеющих собственный грузовой автопарк. Многие организации сегодня предпочитают передавать логистическую функцию специализированным транспортным компаниям, оптимизируя тем самым свои транспортные расходы и избавляя себя от многих проблем по содержанию и эксплуатации транспортных средств.

## Основные причины роста транспортных затрат

**Топливо и ГСМ.** Основные виды топлива для автотранспорта – бензин (АИ-92, АИ-95) и дизельное топливо. Причем популярность грузовых автомобилей с дизельным двигателем растет с каждым годом (рис. 1), так как они расходуют в среднем на 30% меньше горючего, чем их бензиновые аналоги, и дешевле с точки зрения эксплуатационных издержек. К тому же у такого двигателя средний

КПД – 30–40%, с турбонаддувом и промежуточным охлаждением – до 50% (КПД бензинового двигателя – 20–25%).

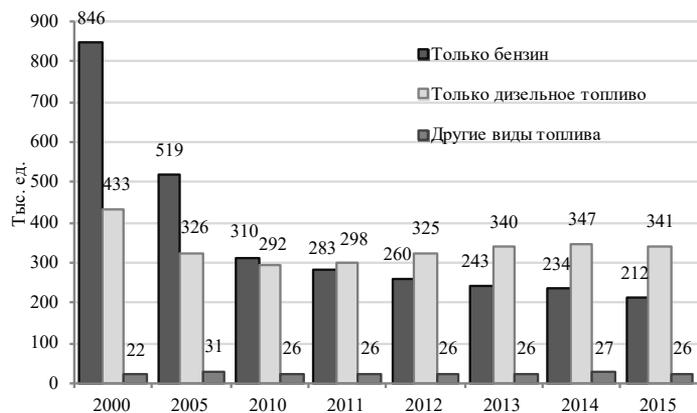


Рис. 1. Наличие грузового автомобильного транспорта в организациях всех видов экономической деятельности в 2000–2015 гг., тыс. ед. по виду топлива

По данным официальной статистики, в России за последние пять лет средняя розничная цена бензина марки АИ-92 увеличилась на 36,8% (с 26,49 до 36,24 руб./л), а дизельного топлива – на 32% (27,97 до 36,92 руб./л) (рис. 2).

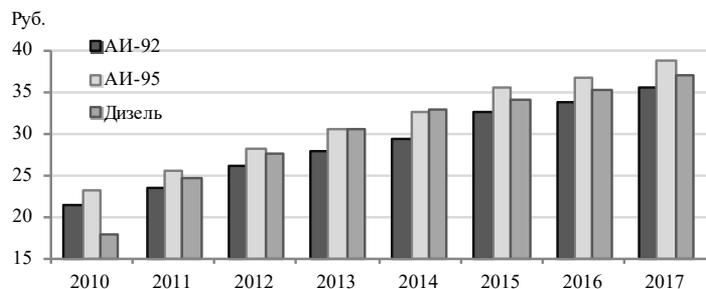


Рис. 2. Динамика розничных цен на топливо в России в 2010–2017 гг. (на 1 января), руб.

Во многом это связано с ростом акцизов и других налогов, доля которых в цене на бензин уже сейчас составляет 43%

(для АИ-92–50%). И, судя по заявлениям Минфина, который апеллирует к опыту Европы, этот процент будет продолжать расти (в ЕС доля налогов в цене бензина – около 70%) [2].

В Правительстве РФ уверяют, что в ближайшие десятилетия рост цен на бензин не будет обгонять показатели инфляции, однако нефтяные компании не берутся прогнозировать на столь значительные сроки. При этом отметим, что с января по май 2017 г. инфляция, по официальным данным, составила 1,8%, а цена литра АИ-92 на АЗС выросла на 3,89%, на АИ-95 – на 3,46%. В абсолютном выражении – это 1,34–1,4 руб./л, как следует из мониторинга Центрального диспетчерского управления ТЭК [3].

**Техническое обслуживание и ремонт.** Весь грузовой коммерческий транспорт в зависимости от грузоподъемности можно разделить на малотоннажные машины с полной массой до 3,5 т, для управления которыми не требуется специальной «грузовой» категории, среднетоннажные (от 3,5 до 16 т) для транспортировки крупных грузов в пределах города или небольшой территории в сельской местности и крупнотоннажные (свыше 16 т) – для грузоперевозок на дальние расстояния большими партиями.

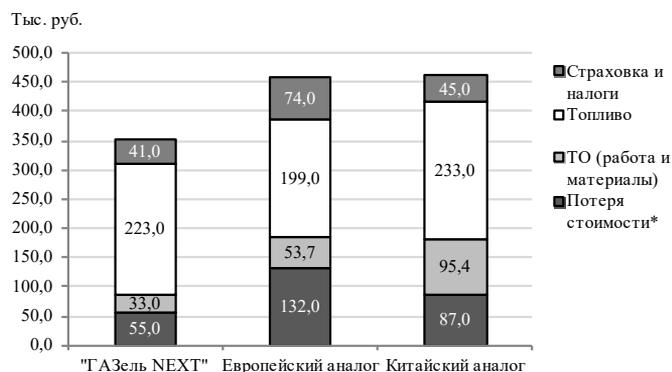
В соответствии с российским законодательством для получения ОСАГО на грузовик массой более 3,5 т техосмотр нужно проходить каждый год, а если он перевозит опасные грузы, то каждые полгода.

В условиях резких колебаний курсов валют в более выгодном положении оказываются компании, эксплуатирующие автомобили отечественного производства. Вероятно, по этой причине наиболее востребованным коммерческим транспортом на российском рынке в настоящее время являются мало- и среднетоннажные грузовики «ГАЗель» и крупнотоннажные «КамАЗы».

По данным производителя, средний срок окупаемости «ГАЗель NEXT» составляет 25 месяцев (почти в 1,6 раза меньше, чем у европейских аналогов). «Малый срок окупаемости «ГАЗели» обеспечивается низкой первоначальной стоимостью автомобиля, низкой стоимостью владения и высоким уровнем доходности при аналогичной функциональности и уровне качества» [4].

Низкая стоимость технического обслуживания автомобилей «ГАЗ» обусловлена следующими причинами (рис. 3). Во-первых, более низкой и стабильной стоимостью автозапчастей по сравнению с зарубежными деталями и узлами. Во-вторых, высокая популярность «ГАЗелей» привела к появлению большого количества

сервисных организаций, что способствовало снижению стоимости и повышению качества работ. В-третьих, модульная конструкция автомобилей обеспечивает простоту обслуживания и быстроту замены отдельных элементов, что позволяет снизить среднее время проведения техобслуживания до трех часов. В итоге средние затраты за год эксплуатации (из расчета пробега 180 тыс. км за три года) для «ГАЗели NEXT» составляют 5,9 руб./км, у зарубежных аналогов – около 7,7 руб./км [4].



**Примечание.** \*Потеря стоимости ТС (или обесценивание ТС) – это разница между стоимостью нового автомобиля и автомобиля с пробегом (в случае его продажи на вторичном рынке).

Рис. 3. Средние затраты за 1 год эксплуатации автомобиля в базовой комплектации, тыс. руб.

И еще один довод в пользу отечественного автотранспорта. В июле 2017 г. Минпромторг начал реализацию программ «Российский тягач» (субсидии для покупки грузовиков российского производства) и «Своё дело» (субсидии на покупку легких коммерческих автомобилей и грузовиков для малого и среднего бизнеса), которые предусматривают дополнительную единовременную скидку в размере 12,5% при заключении договора лизинга. Объектами льготного лизинга могут быть только транспортные средства, произведенные на территории России.

**Страхование транспортных средств.** Расходы на полис ОСАГО являются косвенными тратами и должны быть учтены в составе прочих расходов компании равными суммами в течение срока действия договора (п. 1 ст. 263 НК РФ). Для грузовиков

ОСАГО особенно актуален, так как вследствие активной эксплуатации повышается вероятность возникновения аварийной ситуации с их участием, а ущерб для легкового автомобиля в этом случае может быть очень серьезным, и ОСАГО должно этот ущерб покрывать.

При расчете стоимости полиса ОСАГО учитываются базовый тариф, количество лиц, допущенных к управлению грузовиком, мощность машины, место её регистрационного учета и другие параметры. Ставки устанавливаются Центробанком актуарным способом, т.е. определяется диапазон тарифов, в пределах которого страховые компании могут выбирать значение базовой ставки для своих расчетов стоимости полисов ОСАГО. За последние несколько лет цена полиса ОСАГО менялась только в сторону увеличения. Так, базовый тариф на грузовой автотранспорт, принадлежащий предприятию, весом до 16 т, в среднем вырос на 50,6% (с 2495–2632 руб. в 2014 г. до 3509–4211 руб. с апреля 2015 г.), при увеличении минимальной ставки на 40,6%, весом более 16 т – на 41,7% (с 3993–4212 до 5284–6341 руб.), при увеличении минимальной ставки на 32,3%.

Причины удорожания полиса ОСАГО – рост цен на запчасти и средней стоимости автомобиля, увеличение страховой суммы по вреду имуществу до 400 тыс. руб. и по вреду жизни – до 500 тыс. руб., несбалансированное применение коэффициентов по регионам, отзывы лицензий по ОСАГО у страховых компаний, приведшие к снижению конкуренции на этом рынке, и др.

**Неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры.** По данным Государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»), общая протяженность автомобильных дорог в России с 2006 г. по 2016 г. увеличилась с 701,1 до 1498,6 тыс. км. При этом удельный вес дорог с твердым покрытием за этот же период снизился с 85,2% до 70,3%. Самая высокая плотность сети трасс с твердым покрытием наблюдается в европейской части России и уменьшается по мере движения на север и восток (рис. 4). Наименьшая плотность – на территории Дальневосточного ФО – 9,5 км на 1000 км<sup>2</sup> территории (по состоянию на конец 2016 г.). Часть населения до сих пор проживает на территориях, где отсутствуют круглогодично эксплуатируемые дороги.

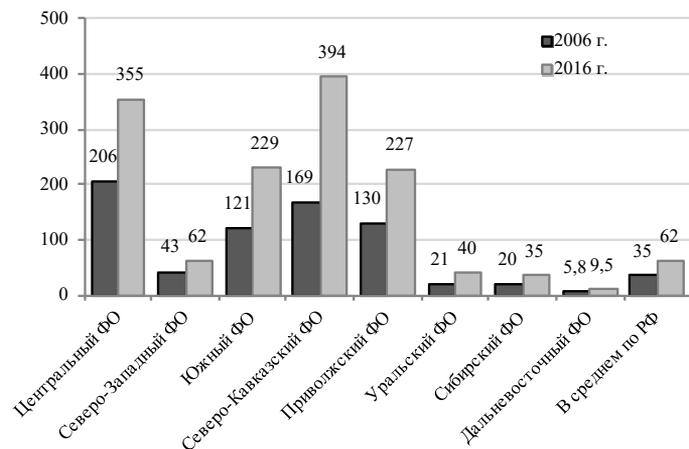


Рис. 4. Плотность автодорог общего пользования с твердым покрытием по федеральным округам в 2006 г. и 2016 г., км на 1000 км<sup>2</sup> территории

Впрочем, даже наличие дороги в Едином государственном реестре еще не означает, что она пригодна к эксплуатации. Многочисленные жалобы автовладельцев из разных уголков России, которые фиксируются в рамках Проекта Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог», свидетельствуют о неудовлетворительном качестве дорожного покрытия и аварийном состоянии инженерных сооружений на многих региональных и местных трассах [5]. Езда по таким «дорогам» увеличивает риск аварийных ситуаций, сокращает срок эксплуатации транспорта и приводит к дополнительным затратам на его ремонт.

Ежегодно Всемирный экономический форум составляет рейтинг стран по качеству автомобильных дорог. В 2016–2017 гг. в исследовании приняли участие 138 стран. В этом рейтинге Россия заняла 123-е место, между Сьерра-Леоне и Ливаном [6].

Низкое качество дорожного полотна и неразвитость дорожной сети в масштабах всей страны и отдельных населенных пунктов существенно ограничивают пропускную способность региональных и локальных транспортных систем. Попытка решить эту проблему с помощью строительства платных дорог

пока не принесла положительных результатов из-за их малой протяженности и высокой стоимости проезда.

**Увеличение налогового бремени (транспортный налог и система «Платон»).** В ноябре 2015 г. в России заработала система «Платон» (сокращение от слов «плата за тонну») для грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 т. Оплата проезда осуществляется с помощью маршрутной карты или бортового устройства. Расчет производится в зависимости от фактического пробега автомобиля. Часть собранных средств должна быть направлена в Дорожный фонд РФ на ремонт федеральных автомобильных трасс, а также на строительство и восстановление мостов.

Ввод в эксплуатацию этой системы вызвал массовые протесты среди дальнобойщиков и водителей большегрузов. Одной из основных претензий к новому сбору было то, что один и тот же объект (крупнотоннажный транспорт) облагается параллельно двумя платежами с примерно одинаковым назначением:

- транспортным налогом (гл. 28 НК РФ) – на содержание в приемлемом состоянии автодорог;

- платой за проезд по федеральным автодорогам (постановление Правительства РФ от 14.06.2013 № 504), средства от взимания которой также должны направляться на ремонт дорог.

Пожалуй, единственным различием между этими сборами является то, что транспортный налог – региональный, а платежи в «Платон» – федеральные.

В апреле 2016 г. депутаты от КПРФ подали иск в Конституционный суд с требованием проверить конституционность введения системы «Платон». Заявители указывали, что взимание платы «не отвечает требованиям справедливости, соразмерности и экономической обоснованности», дублирует существующие сборы [7, 8], приравнивали выплаты к налогам (которые устанавливаются законом через Налоговый кодекс, а не постановлением правительства). Защищавшие систему «Платон» представители администрации Президента, правительства, Минюста и Генпрокуратуры настаивали на том, что никто не обяывает грузовики ездить по федеральным дорогам, а значит, речь идет о фискальном сборе, а не о налоге. Конституционный суд встал на сторону исполнительной власти, но обязал её внести в налоговое законодательство необходимые поправки. Теперь в соответствии

с обновленным НК РФ владелец большегруза вправе уменьшить сумму транспортного налога, причитающуюся к уплате за налоговый период (год), на сумму платежей в систему «Платон», деленных за тот же период.

Мониторинг Минэкономразвития показал, что практически все предприниматели вне зависимости от сфер деятельности отметили увеличение стоимости грузоперевозок 12-тонными автомобилями с момента введения в действие «Платона» от 0,5% до 25%, а в отдельном случае – на 46% [9]. В то же время объемы перевозок остались на прежнем уровне.

**Расширение перечня законодательных запретов и ограничений**, направленных на снижение трафика и улучшение экологической обстановки. Например, с 6.00 до 22.00 запрещен въезд авто с разрешенной максимальной массой более 7 т на Московскую окружную дорогу и на территорию Москвы. С 1 января 2017 г. полностью запрещен въезд в центральную часть города и движение по Третьему транспортному кольцу грузового транспорта экологического класса ниже третьего. Кроме того, существуют сезонные ограничения движения грузовиков по автомобильным дорогам в периоды неблагоприятных природно-климатических условий: весной во время половодья и таянья снега; летом, если значения дневной температуры воздуха превышают 32 °С. Все эти ограничения, безусловно, приводят к усложнению логистической цепи и удорожанию транспортной логистики.

## Выводы

1. Автомобильный транспорт – наиболее востребованный способ транспортировки коммерческих грузов на короткие и средние расстояния (65–80 км), а из всех видов коммерческого транспорта на российском рынке наиболее востребованными являются мало- и среднетоннажные грузовики «ГАЗель» и крупнотоннажные «КамАЗы». Их популярность объясняется прежде всего государственными программами поддержки национального автопрома и независимостью от валютных колебаний.

2. За последние 10 лет стоимость эксплуатации автотранспорта в России значительно выросла – за счет роста всех сопутствующих расходов: топлива, запчастей, полисов ОСАГО и др.

3. Дорожная инфраструктура России характеризуется низким качеством дорожного полотна и неразвитостью дорожной сети

в масштабах всей страны и отдельных населенных пунктов, что значительно усложняет и удорожает процесс грузоперевозок.

4. Государственное регулирование автотранспортной отрасли направлено в большей степени на обеспечение сохранности автодорог, чем на повышение эффективности грузоперевозок и снижение транспортной составляющей в цене товара. Внедрение системы «Платон», увеличение количества законодательных запретов и ограничений, направленных на снижение трафика и улучшение экологической обстановки в крупных городах, приводят к росту издержек транспортных компаний, которые они перекладывают на плечи потребителей.

Таким образом, результаты исследования свидетельствуют о продолжении роста прямых и косвенных затрат, связанных с коммерческой эксплуатацией транспортных средств, что безусловно негативно сказывается на рентабельности бизнеса и ведёт к удорожанию конечных товаров и услуг.

## Литература

1. Официальный сайт Росстата [Эл. ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/B16\\_5563/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B16_5563/Main.htm) (дата обращения: 10.11.2017).
2. Комраков А. Минфин обещает три года повышать акцизы на автомобильное топливо // Независимая газета [Эл. ресурс]. URL: [http://www.ng.ru/economics/2016-10-06/4\\_minfin.html](http://www.ng.ru/economics/2016-10-06/4_minfin.html) (дата обращения: 23.06.2017).
3. Воздвиженская А. Сочетаются баком // Российская газета – Федеральный выпуск № 7296 (130) [Эл. ресурс]. URL: <https://rg.ru/2017/06/15/s-nachal-goda-ceny-na-topливо-vyrosli-pochti-na-15-rublia.html> (дата обращения: 15.06.2017).
4. Официальный сайт компании «Группа ГАЗ» [Эл. ресурс]. URL: <http://azgaz.ru/models/gazelle-next/payback/> (дата обращения: 29.06.2017).
5. Официальный сайт Проекта Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог» [Эл. ресурс]. URL: <http://dorogi-onf.ru> (дата обращения: 01.07.2017).
6. Рейтинг стран по качеству дорог [Эл. ресурс]. URL: <http://nonews.co/directory/lists/countries/quality-roads> (дата обращения: 17.06.2017).
7. Официальный сайт системы взимания платы «Платон» [Эл. ресурс]. URL: <http://dorogi-onf.ru/> (дата обращения: 01.07.2017).
8. Буранов И. Коммунисты вывели КС на магистральную тему // Газета «Коммерсантъ». – 2016. – 14 апр. [Эл. ресурс]. URL: <http://kommersant.ru/doc/2963695> (дата обращения: 23.06.2017).
9. Минэкономразвития предлагает зафиксировать тариф «Платона» до 2019 года – Интерфакс [Эл. ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2016/09/19/657625-minekonomrazvitiya-predlagaet-zafiksirovat-tarif-platona> (дата обращения: 23.06.2017).