

## **Обращение транспортных компаний о мерах поддержки в условиях санкционного давления**

Уполномоченному при Президенте Российской Федерации по защите прав предпринимателей  
Титову Б. Ю.

Уважаемый Борис Юрьевич,

Транспортная отрасль находится в условиях санкционного давления. Рынок столкнулся с такими вызовами как: падение объемов перевозок, резкий рост стоимости обслуживания техники и цен на транспортные средства, риск дефицита грузовых автомобилей и комплектующих к ним. В результате ситуация в отрасли автомобильных грузоперевозок становится критической.

Более 340 зарубежных компаний приостановили сотрудничество с российскими предприятиями, в том числе производители техники, поставщики продукции, ретейлеры и другие. В связи с этим отмечаем падение объемов перевозок. Российским компаниям потребуется время, чтобы переориентироваться на альтернативных поставщиков из других стран.

Наряду с этим стоимость обслуживания грузовой техники увеличилась на 60% с 24 февраля по 21 марта. По итогам года рост затрат на техническое обслуживание может составить 90%. Это связано с ростом цен на комплектующие на 87%, приостановкой действия сервисных контрактов с рядом зарубежных компаний, ростом валютного курса.

В частности, пять зарубежных производителей грузовой техники приостановили деятельности на российском рынке. Volvo и Scania ограничили производство и продажи на территории РФ. Mercedes-Benz и Iveco приостановил продажи новых автомобилей. Автомобильный концерн MAN также приостановил производство.

При этом Scania, Volvo и MAN ограничили поставку автозапчастей и комплектующих в Россию.

В итоге стоимость грузовых транспортных средств иностранного производства увеличилась в 2 раза с 24 февраля по 21 марта. Также на рынке уже сформировалась нехватка такой техники. При этом стоимость отечественных ТС также увеличилась на 70% за аналогичный период.

Вслед за приостановкой работы ряда зарубежных производителей, ограничили деятельность и авторизованные центры. Компании перешли на работу по модели предоплаты, отсрочки платежей за ремонт и обслуживание ТС, которые предоставлялись перевозчикам по сервисным контрактам с автопроизводителями, не действуют. Ранее транспортные компании оплачивали техническое обслуживание и ремонт в сервисных центрах один раз в несколько месяцев. Теперь, если происходит поломка в пути, сервисный центр ожидает оплаты счета транспортной компанией и только после этого приступает к ремонтным работам.

В результате перевозчики оплачивают отдельно ремонт каждого ТС в рейсе, что приводит к кассовым разрывам и может вызвать увеличение сроков доставки.

В совокупности вышеизложенные факторы уже привели к увеличению себестоимости перевозки на 10-12%.

Вместе с тем транспорт — системообразующая отрасль национальной экономики, задача которой обеспечивать бесперебойное транспортное сообщение, включая доставку продуктов питания, товаров первой необходимости, медицинских товаров и оборудования. Поэтому важно не допустить резкого роста цен на продукцию, в том числе из-за увеличения себестоимости доставки.

В связи с этим просим Вас поддержать нижеизложенные предложения по поддержке для транспортных компаний, ОКВЭД 49.41 «деятельность автомобильного грузового транспорта», в том числе ОКВЭД — 49.41.2 — «перевозка грузов неспециализированными автотранспортными средствами» и ОКВЭД 49.41.3 «аренда грузового автомобильного транспорта с водителем»:

### **Часть 1. Общеэкономические меры**

— Предоставить льготные (субсидируемые) кредиты на пополнение оборотных средств, выплату лизинговых платежей и покрытие кассовых

разрывов сроком на 1 год с нулевой процентной ставкой. Это позволит сохранить не менее 90% рабочих мест, а также высвободить денежные средства на ремонт и обслуживание автопарка.

— Ввести субсидирование возросшей ставки по кредитам и лизинговым платежам. Размер субсидии приравнять к сумме повышения процентной ставки по кредиту. Субсидии предоставить в размере документально подтвержденных затрат на уплату процентов по кредитам, ставка по которым увеличена в период с 24 февраля по 24 апреля 2022 года. Субсидия предоставляется сроком на 1 год. В связи с тем, что 60% техники транспортных компаний России находится в лизинге, субсидирование позволит снизить финансовую нагрузку, которая возникла из-за повышения ставки кредитных платежей.

— Центральному банку РФ закрепить максимальный размер биржевой разницы между курсом покупки и продажи валюты. На текущий момент каждый банк устанавливает эту разницу самостоятельно, спред может достигать 20%. Это накладывает дополнительную финансовую нагрузку на участников ВЭД и транспортно-логистические компании, которые оплачивают продукты и сервисы иностранных партнеров в валюте.

— Освободить автоперевозчиков от уплаты налога на прибыль, размер которого составляет 20%, сроком на 3 года. Это позволит высвободить средства на выплату заработных плат и обслуживание автопарка.

## **Часть 2. Отраслевые меры**

— Отменить транспортный налог. Мэру считаем конструктивной с учетом действия системы взимания платы с грузовиков «Платон», выплатами которого финансируются расходы на строительство и ремонт дорог. Также отмена является оправданной в связи с запланированной индексацией акцизов на топливо в 2023 году. В частности, на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных инжекторных двигателей запланирована индексация до 6 138 руб. за 1 тонну.

— Приостановить действие утилизационного сбора, который уплачивают производители грузовой техники и дилеры. Эта сумма в итоге перекладывается на потребителей транспортных средств — перевозчиков. Мэру считаем актуальной с учетом роста стоимости грузовой техники.

— Приостановить действие системы автоматического весогабаритного контроля сроком на 1 год. Например, штраф при превышении норм ВГК на 2% для собственника ТС составляет 100 тыс. руб. Взыскание назначается

при проезде через каждый пункт ВГК. Вместе с тем работа системы видится некорректной. Не учитывается возможность смещения груза во время движения, не регламентированы места установки пунктов АВГК, не разработан механизм оспаривания штрафов. Считаем, что приостановка действия системы позволит перевозчикам избежать необоснованных штрафов. За это время можно устранить проблемные вопросы системы.

— Расширить номенклатуру товаров, разрешенных к перевозке вне зависимости от сезонных ограничений нагрузки на ось, которые действуют при движении по автомобильным дорогам регионального и местного значения в период с 15 марта по 3 мая. Срок действия зависит от региона. На сегодня в перечень товаров, разрешенных к перевозке, независимо от сезонных ограничений, входят продукты питания, детские товары, моющие средства, санитарно-гигиенические и медицинские изделия, СИЗ и дезинфицирующие средства. Необходимо дополнить этот список товарами народного потребления, включая хозяйственные товары, бытовые приборы, канцелярские изделия, строительные товары и другие. Решение считаем актуальным с учетом того, что часть товарных категорий сейчас отсутствует на российском рынке и важна бесперебойная доставка, чтобы не допустить дефицита на всей территории РФ.

— Разработать и ввести единый для РФ механизм скидок по топливным картам для перевозчиков. Возможность дисконта в размере 7-10% от розничных цен на автозаправочных станциях обусловлена снижением оптовой цены топлива на российских товарно-сырьевых биржах. При этом важно учитывать, что 71% в стоимости топлива приходится на налоговые платежи, включая налог на добавленную стоимость, акцизы, налог на добычу полезных ископаемых, налог на добавленный доход. Поэтому, если произойдет повышение оптовой стоимости топлива, это не повлияет на рост цены бензина. Стоимость будет удерживаться на прежнем уровне. При этом мера единого механизма скидок по топливным картам позволит снизить финансовую нагрузку на перевозчиков и избежать роста тарифов. На текущий момент затраты на топливо составляют 30-35% в себестоимости перевозки. Это вторая по величине статья расходов перевозчиков после фонда оплаты труда сотрудников.

— Ввести экспортную пошлину на товары категории ТН ВЭД (40) «Каучук, резина и изделия из них». Возникает риск дефицита резинового материала на рынке. Падение курса национальной валюты стимулирует экспорт этой категории товаров из России.

— Приостановить действие системы маркировки шин сроком на 2 года. Российские производства уже приостановили иностранные компании

Michelin, Bridgestone и Continental. Поэтому мера позволит перевозчикам оперативнее переориентироваться на работу с поставщиками из России, Китая, исключив дефицит этой категории продукции.

23.03.2022

Заместитель директора ООО «ПЭК»

В.А. Филатов



Генеральный директор компании «Дентро»

И.В. Илькаев



Генеральный директор компании ООО «Альтика М»

О.А. Яновский



Генеральный директор компании GLT

Ф.М. Шигабутдинов



Исполнительный директор Ассоциации  
по развитию логистического рынка  
«Сообщество топ-менеджеров логистических компаний»,  
Генеральный директор ООО «СПАК»

А.В. Кибальников

