

16.12.10

Выступление генерального директора
ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг»
И.Ф. Трифанцова на заседании
финансового управления Брянской области

Со второй половины текущего года финансово-экономический кризис в Европе пошел на спад. Однако для российских международных автоперевозчиков ситуация до настоящего времени остается очень сложной. Да и анализ наших финансовых перспектив на 2011 год не внушает нам особого оптимизма.

Рассмотрим его на примере ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» - одного из ведущих российских предприятий международных автоперевозок, действующего с 1972 года, в котором более 800 работающих и свыше 300 автопоездов, где абсолютно прозрачная финансовая система и нет «зарплаты в конвертах».

Предприятие до кризиса работало стабильно и рентабельно. И, несмотря на это, международные автоперевозки в кризисный год дали предприятию убытки на сумму свыше 66 млн. рублей. Невзирая на убытки, благодаря продуманной организации труда и ежегодному вложению 90% получаемой прибыли в развитие производства, за счет накопленного экономического потенциала предприятие в кризисный 2009 год, в отличие от некоторых брянских коллег по международным перевозкам, сумело сохранить без потерь рабочие места и подвижной состав. Запаса прочности хватило и на то, чтобы «выдержать» более 16 млн. рублей убытков от международных перевозок за первые 5 месяцев текущего года.

Но, к счастью, Европа со второй половины 2010 года стала преодолевать кризис, выпускать больше товаров, и провозные ставки вновь пошли вверх, приближаясь к докризисному уровню. По нашим расчетам наметившаяся тенденция активных международных перевозок с прибылью позволяла нам до конца года покрыть убытки первых пяти месяцев и в 2011 производственный год войти без долгов. Однако нашим планам на ближайшие месяцы, судя по всему, не суждено сбыться.

Ведь за последние десять дней ноября и десять дней декабря с.г. топливные монополисты без экономического обоснования причин одновременно по всем заправкам Брянской области (и не только) подняли цены на дизельное топливо с 17 руб. 30 коп. до 23 руб. 40 коп. за литр, то есть на 6 руб. 10 коп (или **35,3%**)! И это в нефтедобывающей стране!

Простой арифметический подсчет экономического беспредела топливных монополистов на примере работы нашего предприятия показывает следующее. Заправка топливом только по России в кризисный год, когда произошло значительное уменьшение перевозок, у предприятия составила **8,3** млн. литров. Следовательно, даже по минимальному количеству перевозок увеличение стоимости топлива на 6 руб. 10 коп. за литр

автоматически приведет к дополнительным расходам в сумме **50,6** млн. рублей. А ведь топливо продолжает дорожать. И что нам ждать в следующем году?

Несколько ранее на правительственном уровне уже принято решение об увеличении налоговых отчислений (в дорожный фонд) за счет увеличения с 1 января 2011 года стоимости топлива на 1 рубль. Что автоматически повлечет для предприятия дополнительные выплаты еще как минимум на **8,3** млн. рублей.

Кроме того, с 1 января 2011 года вступают в силу законодательные поправки по увеличению ЕСН на 8%, что также одним росчерком пера увеличивает налоговые отчисления предприятия еще на **12,3** млн. рублей. Итого, государство вместе с нефтяными монополистами с 1 января 2011 года увеличивает затраты предприятия на **71,2** млн. руб. Много это или мало?

С учетом того, что средний годовой налог в ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» за последние 4 года составил немногим более **44** млн. рублей, то увеличение налоговых и топливных затрат еще на **71,2** млн. рублей, (более чем в 1,6 раза), для нас просто неподъемно.

Так как предприятия международных перевозчиков зарабатывают деньги в основном за рубежом, без помощи государства содержат рабочие места и исправно платят налоги, то непонятно, зачем их «душить» непомерными налогами и непомерным ростом цен на топливо? Рынок международных автоперевозок пустым не останется, его тут же займут наши конкуренты из ближнего зарубежья. Жаль только рабочие места и налоговые поступления в бюджет Брянской области, которые в данном направлении экономической деятельности сохранить не удастся.

Учитывая, что на Брянщине только 2009 кризисный год привел к сокращению числа автопоездов, занимавшихся международными перевозками, с трех тысяч до двух с половиной, а в первой половине текущего года оно, увы, продолжалось, то дальнейшее сокращение парка при искусственном продолжении кризиса просто неизбежно. А это и уменьшение рабочих мест, и сокращение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Насколько возможно, мы этому сопротивляемся. Поэтому используем любые законные возможности по сохранению работающего коллектива и ритмичной работы предприятия, с соответствующей уплатой налоговых платежей в бюджетную систему области.

Одной из таких возможностей является льгота по транспортному налогу для международных автоперевозчиков, установленная Брянской региональной властью еще в 2002 году. Возникает естественный вопрос: «Что она дает нашему предприятию и что от этого имеет региональная власть?».

Рассмотрим это на примере докризисного 2008 года.

- количество автопоездов с мощностью двигателя свыше 250 л.с. – 338 ед.;
- общая мощность всех двигателей – 142 000 лошадиных сил;
- ставка транспортного налога – 30 руб. за 1 л.с.;

- льгота по транспортному налогу для международных автоперевозчиков со снижением действующей ставки на 40% за 1 л.с. - 12 руб.;
- итого сумма льготы по транспортному налогу в 2008 году - **1 704 000 руб.**

Данная льгота **способствовала** нам выполнить плановые мероприятия по развитию производства, сохранению рабочих мест и как следствие – произошло увеличение налоговых поступлений в бюджет Брянской области на **3 550 000 руб.** Из чего сложилась данная сумма? В справке, направленной ранее в финансовое управление области, эти данные указаны.

Если же при вышесказанном финансовом давлении на предприятие со стороны государства и монополистов не будет поддержки со стороны администрации области, то мы вынуждены будем пойти по примеру родственных нам предприятий системы «Совтрансавто». Например, в 90-х годы Московское «Совтрансавто» из 600 автопоездов вынуждено было оставить 70, Санкт-Петербургское, из 500 автопоездов оставило 45, Ростовское – из 400 – 50, Минераловодское, кстати, было такое же, как у нас, в 300 автопоездов, и вовсе приказало долго жить и т.д.

Вот я и хочу спросить лиц, ежегодно инициирующих отмену льгот по транспортному налогу для международных автоперевозчиков Брянской области: «В чьих интересах они работают?». Ответ частичный напрашивается сам собой: «Во всяком случае, не в интересах трудовой занятости Брянцев и не в интересах реального пополнения бюджета области».

Поэтому, для сохранения рабочих мест и налоговых поступлений в бюджет области, мы просим региональную власть пересмотреть ставку транспортного налога для международных автоперевозчиков на 2011 год, снизив ее до 8,5 рублей за одну лошадиную силу. То есть до уровня, рекомендованного Федеральным законом № 307-ФЗ от 27.11. 2010 года в отношении грузовых автомобилей с мощностью двигателя свыше 250 лошадиных сил.

Благодарю за внимание.