

### ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОЗА

Тематическое приложение  
к ежедневной деловой газете РБК  
Пятница, 29 апреля 2016 | №077 (2333)

ЛОГИСТИКА: БОЛЬШЕ ШАНСОВ ВЫЖИТЬ У ПОСТАВЩИКОВ КОМПЛЕКСНЫХ УСЛУГ | ПУТИ ОБХОДА: КАК ДОСТАВИТЬ ГРУЗ В ЕВРОПУ В ОБЪЕЗД ПОЛЬШИ И УКРАИНЫ | РЕГУЛИРОВАНИЕ: РОСАВТОДОР СОБИРАЕТСЯ ВЗВЕШИВАТЬ ФУРЫ И ШТРАФОВАТЬ ЗА ПЕРЕГРУЗ



ФОТО: ЮРИЙ СМИТЮК/ТАСС

## ТЕОРИЯ «ПЛАТОНА»

ГЛАВНЫМ СОБЫТИЕМ ГОДА ДЛЯ РЫНКА КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК СТАЛ ЗАПУСК СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ «ПЛАТОН». ШУМИХА, ПОДНЯТАЯ ВОКРУГ НОВОВВЕДЕНИЯ, УЖЕ УЛЕГЛАСЬ, А ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД ЗАМОРОЗИЛИ ДО КОНЦА ГОДА. ТЕМ ВРЕМЕНЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ СЧИТАЮТ УБЫТКИ И ДУМАЮТ, КАК ИМ РАБОТАТЬ ДАЛЬШЕ. **ЯРОСЛАВ СМИРНОВ**

**С**истема «Платон», взимающая плату с грузовиков при проезде по федеральным трассам, функционирует почти полгода; за это время в бюджет страны от проезда 12-тонных грузовиков поступило более 6,1 млрд руб. Тариф 1,53 руб. за километр, действующий с ноября 2015-го, решением правительства заморозен до конца 2016 года, хотя планировалось увеличить его вдвое с 1 марта. Собранные деньги пока никуда не тратятся: их направят на финансирование крупных региональных

проектов (мосты, тоннели и другие объекты), которые строятся на условиях государственно-частного партнерства. Окончательное решение о судьбе денег примет правительственная комиссия по транспорту, сообщил РБК+ представитель пресс-службы Минтранса.

#### ЦЕНОВЫЕ ВОЙНЫ

Влияние «Платона» на рынок грузоперевозок эксперты оценивают по-разному. Заведующий научно-исследовательским отделом «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» НИИАТ Иван

Батищев считает, что драматизировать ситуацию не стоит, так как тарифы практически не изменились. По его словам, при тарифе 1,5 руб. за километр рейс протяженностью 1000 км подорожает на 1,5 тыс. руб. При этом стоимость фрахта 20-тонного большегруза — от 60 тыс. до 80 тыс. руб. Таким образом, резюмирует Иван Батищев, рост цен на перевозки из-за «Платона» незначителен — от 2,5 до 5%, причем по мере увеличения дальности ценовая прибавка чувствуюется все меньше. «Перевозчик от этого практически не страдает, — говорит эксперт. — Ведь понесенные расходы

он, как правило, выставляет грузоотправителю, который должен компенсировать их. Конечно, иногда бывают ситуации, когда заказчик с выставленным счетом не согласен, тогда начинаются споры».

В НИИАТ считают, что повышать тарифы компаниям сейчас вообще невыгодно, потому что рынок автотранспорта высококонкурентный и можно легко потерять клиента. Европейский опыт показал, что после ввода аналогичных «Платону» систем взимания

← Начало на с. 1

платы цены не выросли. Помимо этого, отметил Иван Батищев, «Платон» работает только на федеральных дорогах, а их протяженность (порядка 50 тыс. км) — это 5% от всех дорог в России. Проезд по региональным и муниципальным дорогам по-прежнему бесплатен.

В пресс-службе Минтранса на запрос РБК+ ответили, что экономические основания для существенного роста тарифов на грузовые перевозки в связи с запуском системы «Платон» отсутствуют. «Контроль за возможными отдельными спекуляциями на рынке осуществляется компетентными органами, в том числе антимонопольной службой», — отметил представитель ведомства. В министерстве, по сути, подтвердили аргументы НИИАТ: действующий тариф 1,53 руб. за километр составляет около 5% от стоимости перевозки грузовым автотранспортом. «Учитывая тот факт, что стоимость доставки товара составляет приблизительно 10% от конечной стоимости продукта, функционирование системы «Платон» оказывает влияние на увеличение стоимости товаров в пределах 0,5%, то есть всего на несколько копеек», — отметили в Минтрансе. — Это практически безболезненно для потребителя.

В действительности схема перевозок гораздо сложнее, говорят опрошенные РБК+ эксперты. Президент Российской ассоциации перевозчиков Владимир Приказчиков рассказал, что очень редко все сводится к простому перемещению груза из пункта А в пункт Б с последующей оплатой заказчиком. Цена складывается с учетом сразу нескольких логистических цепочек, в которых могут быть задействованы как автомобильные, так и комбинированные виды перевозок (железнодорожные, водные и т.д.). Каждое из этих звеньев стало немного дороже из-за «Платона», а суммарное подорожание ощущается сильно.

По словам Владимира Приказчикова, когда «Платон» только задумывался в 2011 году, планировалось, что перевозчики просто будут выставлять счет грузоотправителю за проезд по федеральной дороге. Для этого в товарной накладной даже предусмотрена специальная графа. Текущая напряженность связана отчасти с тем, что грузоотправитель и перевозчик в России редко работают напрямую из-за особенностей законодательства, объясняет эксперт. Обычно между ними существует прослойка из всевозможных посредников. Связано это с тем, что крупному ретейлеру нужно вернуть НДС, а перевозчики, зарегистрированные в качестве ИП, этого сделать не могут. По словам эксперта, многие такие фирмы в конце года просто закрываются, налоги не платят, в результате в казну не поступает ежегодно 800–900 млрд руб.

«К сожалению, в этом году не удастся избежать повышения та-

рифов, — признается руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК Игорь Алексашов. — Компания до последнего удерживала тарифы на уровне 2012 года». Директор по закупкам транспортных услуг компании FM Logistic Андрей Попов сказал, что на один грузовик, работающий на международных перевозках, затраты на «Платон» составляют сегодня в среднем 18–21 тыс. руб. в месяц, что является весьма существенной суммой «с учетом текущей маржинальности автомобильных перевозок».

Согласно данным Российской ассоциации перевозчиков, заработок самих перевозчиков после запуска «Платона» упал на 15–18%. Из-за большого количества посредников, объясняет Владимир Приказчиков, непосредственно до работника доходит в лучшем случае 20% от суммы, которую заплатил клиент за перевозку. Падение же цен на перевозки связано с рядом негативных факторов: ростом цен на топливо (по данным агентства «Кортес», бензин АИ-92 подорожал в 2015 году на 5%, солярка — на 3,5%), снижением реальной покупательной способности рубля, общим падением спроса на перевозки из-за экономического кризиса при сохранении высокой конкуренции на рынке.

#### ЗАПЛАТИЛ НАЛОГ — ЕЗЖАЙ СПОКОЙНО

С целью успокоить перевозчиков власти реализуют компенсацию расходов, понесенных ими из-за работы «Платона». Президент Владимир Путин, выступая на пресс-конференции в декабре 2015-го, заявил, что, вместо того чтобы перегружать компании «различными поборами», можно было бы ввести «недорогой патент» для перевозчиков. Правительству РФ поручено подумать над этим, но подробностей пока нет. В конце апреля правительство одобрило проект закона, предусматривающего налоговые льготы для владельцев большегрузов, зарегистрированных в системе «Платон». «Сумма транспортного налога, исчисленная по итогам налогового периода в отношении транспортного средства, имеющего разрешенную максимальную массу свыше 12 т, будет уменьшена на сумму, уплаченную в отношении этого транспортного средства налогоплательщиком в этом налоговом периоде», — пояснили в пресс-службе правительства действие документа.

Это как раз тот вариант, который в качестве компромисса предложил Минтранс. Однако перевозчики отнеслись к этой идее скептически. По мнению начальника управления организации грузовых перевозок DPD в России Сергея Власова, налоговый вычет лишь частично компенсирует затраты перевозчиков на оплату проезда. «Величина транспортного налога на ТС фиксированная, а затраты на оплату проезда постоянные, и стоимость будет зависеть от интенсивности использования транспортного средства для выполнения перевозок груза», — пояснил он.

## СОГЛАСНО ДАННЫМ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ЗАРАБОТОК САМИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПОСЛЕ ЗАПУСКА «ПЛАТОНА» УПАЛ НА 15–18%



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ФИЛИППОВ/РИА НОВОСТИ

Эксперт привел следующий пример: затраты на оплату проезда по федеральной дороге автомобиля грузоподъемностью 20 т из Москвы до Новосибирска составляют около 6,3 тыс. руб. за один рейс, а отмена налога для такой машины компенсирует компании лишь стоимость 10–12 рейсов. «Интереснее было бы увязать компенсацию затрат на проезд, например, со скидкой на стоимость топлива: проехал автомобиль сколько-то километров по федералке — владелец получает соответствующую скидку на количество топлива, потраченного на проезд этого расстояния», — говорит Сергей Власов.

Игорь Алексашов исходит из иной калькуляции. Средний пробег большегруза в сегменте грузоперевозок — 100–180 тыс. км в год. Значит, при ставке 1,53 руб. за километр затраты перевозчика на «Платон» составляют 150–275 тыс. руб. в год. Транспортный налог с фуры — примерно 20 тыс. руб. в год. «То есть вычет транспортного налога — это

вычет в размере от 7 до 13%, — пояснил Алексашов. — При росте тарифа до 3 руб. за километр размер вычета сократится до 4–7%. По его мнению, полная отмена налога была бы для бизнеса предпочтительнее: «Это минус одна операция для бизнеса, а ввод вычета — это плюс одна или несколько операций. Нужно будет собрать и предоставить либо оператору «Платона» информацию об уплаченном налоге, либо налоговой инспекции об объеме оплаченных километров в данной системе».

Владимир Приказчиков, в свою очередь, отмечает, что падение цен на перевозки спровоцировало уход многих предпринимателей в серый сектор рынка. «Платить все налоги и при этом работать, кормить семью и содержать автомобиль просто невозможно в данных условиях. Поэтому налоговый вычет, думаю, особого эффекта не даст и работать в белую людей не заставит. Все равно этот вычет компенсирует копейки из реальных затрат», — считает эксперт.

#### ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ «ПЛАТОНА»

Страна	Платежная система	ТС, с которых взимается плата	Тариф за 1 км
Белоруссия	BelToll	Грузовики массой более 3,5 т, а также легковые автомобили, зарегистрированные в странах, не входящих в Таможенный союз	€0,09 (7 руб.) для двухосного грузовика
			€0,115 (8,9 руб.) для трехосного грузовика
			€0,145 (11,3 руб.) для четырехосного грузовика
Швейцария	LSVA	Грузовики массой более 3,5 т	0,031 швейцарского франка (2,1 руб.) для грузовиков стандарта Евро-0/1/2
			0,026 швейцарского франка (1,8 руб.) для Евро-3 и 0,022 (1,5 руб.) для Евро-4/5/6
Германия	Toll Connect	Грузовики массой от 7,5 т	Варьируется в пределах €0,081–0,218 (6,2–16,3 руб.)

Источник: РБК+

#### РБК + «ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА» (16+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» №076 (2332) от 29 апреля 2016 г. Распространяется в составе газеты. Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+. Партнеры: ООО «Коммерческие автомобили – Группа ГАЗ», ООО «Фольксваген Груп Рус», ООО «МАН Трак энд Бас РУС». Реклама

Учредитель: ООО «РБК Медиа»  
Издатель: ООО «БизнесПресс»  
Генеральный директор: Екатерина Сон  
Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова  
Редактор РБК+ «Транспортная логистика»: Алексей Бутенко

Выпускающий редактор: Андрей Уткин  
Дизайнер: Алексей Баранов  
Фоторедактор: Алена Кондюрина  
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко  
Главный редактор газеты: Максим Павлович Солюс  
Арт-директор проектов РБК: Ирина Борисова  
Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК+: Анна Батыгина  
Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина  
Директор по производству: Надежда Фомина  
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

## ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ

### ВЛАСТИ МОСКВЫ ПОДГОТОВИЛИ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Столичные власти планируют продолжить борьбу с неэкологичными грузовиками. Теперь правительство Москвы собирается запретить въезд в город тягачам, экологический класс которых (указывает предельный уровень выбросов в атмосферу) ниже стандарта Евро-3. При этом пересекать МКАД не смогут грузовики класса ниже Евро-2. Об этом в интервью порталу правительства Москвы сообщил глава столичного департамента природопользования и охраны окружающей среды Антон Кульбачевский. На данный момент грузовикам ниже класса Евро-2 запрещено въезжать в пределы ТТК, однако для МКАД экологические ограничения пока не введены.

По информации Кульбачевского, за последние пять лет объем выбросов вредных веществ от фур в Москве снизился примерно на 100 тыс. т. Этим показателем в том числе способствовал запрет на въезд грузовиков на МКАД в дневное время (с 6:00 до 22:00), который был введен 1 марта 2013 года. Кроме того, с 1 сентября 2015 года автобусам ниже стандарта Евро-3 запретили въезд в пределы МКАД и движение по кольцевой автодороге.

ПОЧЕМУ СИСТЕМУ «ПЛАТОН» ХОТЯТ ПРОВЕРИТЬ НА ЗАКОННОСТЬ, КАКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЖДУТ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В МОСКВЕ, ГДЕ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВИКИ И ИЗ-ЗА ЧЕГО СБОРЫ С ИНОСТРАННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ УВЕЛИЧИЛИ В ДВА РАЗА. **ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВ**

### РОССИЯ ВДВОЕ УВЕЛИЧИЛА ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ИНОСТРАННЫХ ГРУЗОВИКОВ

Правительство России приняло решение увеличить размер сборов с иностранных перевозчиков на дорогах страны. Соответствующий документ был подписан премьер-министром Дмитрием Медведевым. Власти объясняют этот шаг нынешним курсом евро. Теперь перевозчики будут оплачивать сбор при перемещении по России в размере 850 руб. за сутки и 120 тыс. руб. за год. Ранее размер сбора составлял 385 руб. и 60 тыс. руб. соответственно.

Кроме того, в список стран, которым необходимо оплачивать сбор, впервые вошли Латвия и Литва. Данное решение связано с тем, что эти два государства ранее ввели аналогичные требования к российским перевозчикам. За использование российских дорог будут также платить Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Дания, Люксембург, Нидерланды, Польша, Румыния, Словакия, Туркмения, Чехия, Швейцария и Швеция.

### КОНСТИТУЦИОННЫЙ СУД ПРОВЕРИТ ЗАКОННОСТЬ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Конституционный суд РФ приступил к рассмотрению вопроса о законности введения системы «Платон». С соответ-

ствующей жалобой ранее выступили депутаты КПрФ. Парламентарии считают, что сбор для дальнбойщиков за проезд по федеральным трассам не соответствует Конституции.

Зампредседателя комитета Госдумы по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству Юрий Синельщиков заявил, что плата является налогом, который введен не федеральным законом, а постановлением правительства, что противоречит ст. 57 Конституции РФ. При этом парламентарий заметил, что сбором платы должны заниматься государственные органы. Также в КПрФ считают, что сбор средств на данный момент никак не связан с порчей грузовиками дорожного покрытия.

Совет Федерации, в свою очередь, посчитал, что система «Платон» не нарушает действующей Конституции. Член Совфеда Петр Кучеренко и представитель президента Михаил Кротов заявили, что собираемая плата является сбором, а не налогом; соответственно, она может устанавливаться нормативным актом правительства. Решение по системе взимания платы Конституционный суд примет в ходе закрытого совещания. Окончательный вердикт ожидается в течение месяца.

### АВТОНОМНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПРОТЕСТИРУЮТ НА ВИРТУАЛЬНОМ ПОЛИГОНЕ

В России создадут первый виртуальный полигон для испытаний беспилотных грузовиков. Разработкой портала занимаются университеты НИТУ «МИСиС» и МФТИ, компания Cognitive Technologies, а также особая экономическая зона «Иннополис». Всего в проект за два года будет вложено около 150 млн руб. Инвесторами выступают «Кама-Автомобот», а также производители автомобилей из Японии и Южной Кореи (названия компаний пока не называются).

Виртуальный полигон поможет моделировать сценарии поведения беспилотных грузовиков в различных условиях. Платформа позволит изучить действия автономных транспортных средств в сложных дорожных условиях, при плохой погоде или в аварийной ситуации. Так, на полигоне можно будет отработать сценарии поведения грузовика в моменты, когда избежать жертв невозможно. В таких случаях искусственный интеллект беспилотника должен самостоятельно принять решение, кем из участников дорожного движения придется пожертвовать. Кроме виртуальных тестов, беспилотные «КамАЗы» испытают в реальных условиях. Автономные грузовики российского производства появятся на дорогах общего пользования после 2018 года.



МЕНЯЕТ ВСЁ

Грузовой отсек  
**13,5 м³**

Гарантия **3 года**  
или **150 тыс. км**

Межсервисный интервал  
**20 000 км**

Стоимость владения  
**6,4 руб./км**

ОТ **981 000 Р\***

Оцинкованный кузов  
(8 лет гарантии)\*\*

Новая КПП  
**330 НМ**

Мощность  
**149 л. с.**



**ПЕРСПЕКТИВА ГОДА\*\*\***  
ЛУЧШИЙ КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ

8 800 700 0 747  
[www.azgaz.ru](http://www.azgaz.ru)

\* Указанная стоимость действительна для автомобиля ГАЗ-А31R33-20 1 с учетом скидки, предоставляемой Клиенту при приобретении указанного автомобиля в лизинг на условиях Государственной программы льготного лизинга. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно на дату публикации издания и до 30.04.2016. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. \*\* 8 лет гарантии от сквозной коррозии. \*\*\* Автомобиль ГАЗель Next – обладатель премии «Лучший коммерческий автомобиль года в России - 2015» в номинации «Перспектива года» по результатам ежегодного конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России», прошедшего в рамках выставки COMTRANS 2015. Реклама.



## СКЛАД ЗАКРЫТ

КАК ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ РАБОТАЮТ В КРИЗИС И ОТ КАКИХ УСЛУГ ПРЕДПОЧИТАЮТ ОТКАЗЫВАТЬСЯ КЛИЕНТЫ. **ИВАН АНАНЬЕВ**



ФОТО: LORI

**К**ризис, стагнация экономики и международные санкции сильно ударили по логистической отрасли. Впрочем, проблемы сегодня испытывают не только российские компании: спад мировой экономики влияет на отрасль во всем мире. Например, в Китае цены на экспортные контейнерные перевозки за год снизились на треть. Как рассказал РБК+ представитель логистической компании Liger Logistics Ирина Зенина, стоимость доставки 20-футового контейнера в Европу иногда не покрывает расходов на топливо. Но если на развитых рынках стоимость перевозок снижается, то российским компаниям в условиях падения рубля и роста собственных расходов приходится в лучшем случае сдерживать цены на прежнем уровне.

### ЦЕНЫ РАСТУТ

Удерживать стоимость услуг удается не всем. С введением системы «Платон» и ростом стоимости топлива игроки рынка еще в прошлом году начали постепенно увеличивать цены на перевозки. Глава транспортной компании «Светлана-К» Екатерина Гордиенко оценила рост в среднем на 7%. При этом по отдельным узкоспециализированным видам перевозок стоимость услуг, напротив, понизилась на 10–25%, в том числе, по оценке гендиректора компании «Артекс групп» Дениса Родченко, стало меньше заказов на перевозки оборудования для горнодобывающей промышленности.

Основной рост цен, как сообщили РБК+ в логистической компании Tablogix, произошел в четвертом квартале прошлого года, когда на 10% увеличилась стоимость железнодорожных перевозок, а после банкротства авиакомпании «Трансаэро» минимум

на четверть выросли тарифы на авиаперевозки. Поднялись и цены на перевозки специальных грузов, например в изотермических контейнерах. На рост стоимости также повлиял дефицит качественного подвижного состава, говорит директор по операциям FM Logistic Александр Павлов. Недостаток специальных машин, поясняет эксперт, сформировался из-за ухода с рынка большого количества частных и нелегальных игроков, которые не смогли продолжить деятельность в рамках прежней бизнес-модели из-за более пристального внимания со стороны контролирующих органов.

С точки зрения российских участников рынка, наиболее уязвимыми из-за взаимных санкций оказались международные грузоперевозки. Альтернативой дорожающим автоперевозкам могут стать интермодальные перевозки из Европы в контейнерах, прогнозирует Андрей Шабардин из компании Itella: «Товар загружается в контейнер в Европе, проходит таможенные формальности, контейнер перевозится автотранспортом до ближайшего европейского морского порта, отгружается на судно и идет морем в Санкт-Петербург, проходит таможенное оформление и затем доставляется автотранспортом до места назначения в России. Срок доставки составляет примерно 8–11 дней».

### ДВУСТОРОННЯЯ ЭКОНОМИЯ

Из-за спада деловой активности пострадали и внутрироссийские перевозки, а потребители стали экономить, отказываясь от дополнительных услуг, например страховки. Меньше стало заказов в адрес региональных дистрибьюторов, а также частных индивидуальных предпринимателей. Наконец, весь прошлый год эксперты единодушно отмечали рост доли сборных грузов. «Если раньше клиент

делал отправки четыре раза в неделю, то теперь он отправляет то же самое количество товара, но уже два раза в неделю», — подводит итоги Екатерина Гордиенко. С другой стороны, говорит эксперт, увеличивается грузопоток в торговые сети.

В трудной ситуации оказались и компании, инвестировавшие в обновление парка в предкризисные годы. Александр Павлов отметил, что при сокращении объемов перевозок и увеличении лизинговых платежей с рынка ушли многие компании, имевшие валютные лизинговые соглашения или большие заимствования в банках. Руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК Игорь Алексашов добавляет, что проблемы также испытывают узкоспециализированные компании: «Если произошло падение спроса в их отрасли и снизился объем ввозимых грузов из-за рубежа, компании могут начать закрываться уже в ближайшее время».

Пострадал и рынок экспресс-доставки, который из-за спада деловой активности потерял долю в сегменте документооборота. Впрочем, виной тому не только кризис, считает директор департамента логистики и операций курьерской компании City Express Александр Анзин, но и развитие систем электронного документооборота. С другой стороны, можно ждать роста количества отправок интернет-магазинов. «На сегодняшний день объемы заказов на доставку по России отправок из зарубежных магазинов ниже, но многие местные ретейлеры из-за кризиса начинают уходить в менее затратную электронную торговлю», — объясняет этот тренд эксперт.

Александр Павлов рассказал, что логистические компании и сами начали оптимизировать затраты на организацию процесса и управление

стоками, что сказывается на уровне сервиса: они сокращают ассортимент, складские запасы, закрывают небольшие региональные склады, переводя снабжение на местных дистрибьюторов или частые сборные доставки напрямую на грузополучателя.

Кроме того, в стороне остались высокотехнологичные решения, требующие инвестиционных бюджетов. Наконец, меньшим спросом в кризис пользуются услуги ответственного хранения. «Сейчас клиент не готов долго держать остатки груза, так как это крайне невыгодно. С 2015 года объемы грузов мельчают, а количество отправок увеличивается», — отмечает Игорь Алексашов.

### НАБОР УСЛУГ

Сокращение оборота привело к сдерживанию роста цен, но о расширении списка услуг в сфере логистики речь пока не идет. Руководитель программы «МВА — Стратегическая логистика» бизнес-школы «Мирбис» Вячеслав Белобжецкий пояснил, что борьба за клиента сейчас ведется за счет сервиса и точечных отраслевых решений для интернет-магазинов, фармацевтических компаний и потребителей промышленного оборудования.

В условиях кризиса на рынке логистики больше всего шансов на выживание у тех, кто кроме перевозок сможет предложить клиентам широкий спектр услуг — от складского хранения, упаковки и страхования грузов до таможенного оформления и финансирования деятельности, говорит Ирина Зенина. Согласен с этим утверждением и Александр Павлов из FM Logistic, где готовы предложить этот набор даже мелким клиентам: «Услугой можно воспользоваться, даже имея одну поставку в месяц с разовым объемом от одной палеты. Еще шесть месяцев назад формирование такого предложения со стороны крупного провайдера казалось немислимым».

В текущем году эксперты не ожидают существенных изменений в отрасли. Директор департамента транспортной логистики компании «Молком» Тимур Ратников прогнозирует сохранение прежних тенденций: «Снижение объемов перевозок на транспорте будет происходить быстрее, чем снижение грузооборота. Предположительно, первый показатель снизится на 10–15%, второй — на 8–12%».

Цены на перевозки могут пойти вверх при первом же скачке сезонного спроса, особенно со стороны небольших транспортных компаний, считает Александр Павлов. Вячеслав Белобжецкий отмечает, что на стоимость перевозок повлияет и некоторый рост заработной платы, и увеличение цен на технику вследствие девальвации рубля либо рост затрат на поддержание стареющего парка машин. Кроме того, на рост цен может повлиять и повышение ставок системы «Платон», которые пока заморожены на низком уровне. Впрочем, действительно серьезного скачка эксперты не ждут, оценивая предполагаемый рост цен в 6–7%.



# ПРОФЕССИОНАЛ, КАКИХ МАЛО

## Volkswagen Transporter

Премия за trade-in<sup>1</sup>  
до 150 000 руб

Если этот 100%-й немец берётся за дело, то делает его на отлично. Выносливый и надёжный, он обладает самым большим грузовым отсеком в своём классе<sup>2</sup>. Полный привод с механической блокировкой дифференциала, электрический обогрев лобового стекла и догреватель дизельных моторов полностью адаптируют его к российской действительности. Его эталонная эргономика и новые возможности инфомедиа-системы обеспечивают высочайший комфорт, а базовое оснащение электронной системой поддержания курсовой устойчивости (ESP) и автоматической системой послеаварийного торможения (МСВ) — безопасность водителя. **Да, это не просто автомобиль. Это ваш незаменимый партнёр!**



Volkswagen Transporter —  
лучший фургон 2016 года



Коммерческие  
автомобили

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте [www.volkswagen-commercial.ru](http://www.volkswagen-commercial.ru)

<sup>1</sup>Трейд-ин. При покупке нового автомобиля Volkswagen Caravelle, Multivan, Transporter у официального дилера в период с 01.01.2016 по 30.06.2016 года со сдачей прежнего автомобиля в зачёт стоимости предоставляется выгода в размере до 150 000 рублей.

Подробности у официальных дилеров. Предложение ограничено. <sup>2</sup>До 9,3 куб. м Реклама

## ПУТИ ОБЪЕЗДА

ЧТО БУДУТ ДЕЛАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ, ЕСЛИ РОССИЯ, ПОЛЬША И УКРАИНА ПОЛНОСТЬЮ НЕ УРЕГУЛИРУЮТ ВОПРОС С ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМИ. **РОМАН ФАРБОТКО**



ФОТО: ВИКТОР ТОЛЧУРИЯ НОВОСТИ

**В** начале года Россия оказалась фактически отрезанной от сухопутного грузового сообщения с Европой. Сначала Польша внезапно потребовала от нее уменьшить квоты российских перевозчиков на своей территории, что привело к временной остановке грузоперевозок между двумя странами. Затем появились вопросы по грузовому сообщению между Россией и Украиной — причиной послужил указ президента РФ об ужесточении правил грузового транзита украинских фур. Оба вопроса удалось урегулировать в течение нескольких дней: 12 февраля Киев и Москва пришли к соглашению по обмену квотами на грузоперевозки, а с Варшавой российские власти обещали сесть за стол переговоров до 15 апреля, временно продлив соглашение о перевозках. Компромисс с поляками был достигнут раньше запланированного срока — 1 апреля, однако стороны договорились об обмене квотами только до конца текущего года, а новое соглашение между двумя странами пока не подписано.

### АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ

Международные логистические компании уже рассматривают альтернативные пути объезда на случай, если сторонам не удастся быстро договориться о новом соглашении. Россия не может оперативно урегулировать вопрос о грузоперевозках с соседними странами уже не впервые, поэтому некоторый опыт у перевозчиков по поиску альтернативных маршрутов есть. Например, с 10 января по 7 февраля 2011 года было прервано сообщение с Польшей. Из-за отсутствия договоренностей по обмену разрешениями российские и польские грузовики почти месяц были вынуждены ездить через Украину или страны Прибалтики.

Директор подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов в беседе с корреспондентом РБК+ заявил, что перевозка грузов между Европой и Россией из-за конфликта интересов не остановилась ни на день. «Применялись несколько альтернативных вариантов. Например, доставка грузов транзитом через Белоруссию, используя процедуру таможенного склада — когда польский или украинский перевозчик доставлял товар до одного из таможенных складов на территории Белоруссии, перегружал на белорусский или российский трак и доставлял по таможенному транзиту во внутренний таможенный РФ», — рассказывает Алексей Мисаилов.

Некоторые логистические компании прибегли к услугам белорусских перевозчиков, однако их количество оказалось недостаточно, чтобы покрыть потребности российского рынка. По словам Алексея Мисаилова, среди вариантов объезда Польши и Украины значатся страны Прибалтики, но здесь есть свои нюансы. «На этом направлении мы видели увеличение стоимости перевозок и большие очереди на границах. Паромное сообщение по Балтийскому морю — один из альтернативных вариантов, но даже дополнительный паром «Санкт-Петербург» лишь частично сможет решить данную проблему. Транспортным компаниям сложно быстро переключиться на этот альтернативный маршрут. При этом места на пароме были давно забронированы», — отмечает Мисаилов.

По мнению генерального директора логистической компании Free Lines Алексея Наджара, в случае если Варшава и Москва не смогут прийти к общему знаменателю, осуществлять перевозки из Европы в Россию будут только латвийские и белорусские перевозчики, так как на них запреты не распространяются. «Российские владельцы грузовых автомобилей,

работающие на направлении Европа — Россия, просто разорятся», — резюмирует эксперт.

При этом в логистических компаниях отмечают, что любое отклонение от стандартного маршрута предполагает увеличение стоимости и сроков доставки товаров. «При острой нехватке свободного подвижного состава включаются спекулятивные механизмы, стоимость перевозки может увеличиться уже в разы», — прогнозирует Алексей Мисаилов.

В компании Free Lines подсчитали, что стоимость перевозок при существенном отклонении от стандартного маршрута вырастет максимум на 10%. Это объясняется тем, что на данный момент российские перевозчики — самые дешевые в Европе из-за девальвации рубля, а доля рынка у них по-прежнему небольшая — порядка 20–25%.

### УКРАИНСКИЙ ВОПРОС

Ситуация с грузоперевозками между Россией и Украиной более неоднозначная. С 1 января 2016 года вступила в силу экономическая ассоциация Украины и Евросоюза. Для того чтобы не допустить попадания в РФ товаров из ЕС под видом импорта в Казахстан, грузовики, следовавшие с Украины, обязали пользоваться специальными пломбами. Обмен квотами на грузоперевозки между Москвой и Киевом произошел 12 февраля. За несколько дней до подписания двустороннего

### ИГРЫ С КВОТАМИ

Согласно межправительственному соглашению, которое было подписано в январе 2015 года между Россией и Польшей, квота российских грузовиков в Польше составляла 40 тыс. единиц, а польским перевозчикам было выдано порядка 80 тыс. разрешений. Спустя почти год после утверждения документа поляки потребовали от российской стороны пересмотреть условия, прописанные в соглашении. В частности, в Варшаве настаивали на уменьшении российской квоты с 40 тыс. до 20 тыс. грузовиков и увеличении собственной до 100 тыс. машин. Договориться удалось лишь с третьей попытки — Россия и Польша обменялись квотами в 170 тыс. машин на грузовые перевозки.

соглашения несколько российских фур были заблокированы на территории Украины экстремистскими группировками. Россия потребовала от властей сопредельного государства принять соответствующие меры, однако ничего для обеспечения безопасности российских фур сделано не было. В ответ РФ запретила транзитное движение украинских грузовиков по своей территории, а Киев ввел ответные запретительные меры для российских перевозчиков. Ограничения были сняты лишь 25 февраля.

В марте российские фуры на территории Украины блокировались радикальными группировками, в том числе запрещенным в РФ «Правым сектором». Эту информацию корреспонденту РБК+ подтвердил представитель компании «ТБН Логистик». «Это происходит очень и очень часто, но каждый отдельный случай не получает в прессе широкой огласки», — объяснил источник.

Компании, которые вынуждены пользоваться услугами российских перевозчиков регулярно, как и в случае с Польшей, прорабатывают запасные варианты. Коммерческий директор машиностроительного предприятия Politech-Plus JSC Александр Козлов отметил, что в компании уже предусмотрели обходной вариант через Белоруссию. «При этом стоимость логистики и таможенных расходов возрастает на 20–25%», — подчеркнул топ-менеджер.

Киев тоже заинтересован в том, чтобы решить вопрос с грузоперевозками как можно скорее, ведь Россия — единственная возможность для украинских перевозчиков доставлять грузы в азиатские страны. По оценкам игроков рынка логистических услуг, объем перевозок между Украиной и восточными странами составляет порядка \$150 млн в год. Президент компании «Гринвуд-логистик» и глава Союза китайских предпринимателей в России Цай Гуйжу полагает, что, в случае если стороны не урегулируют вопрос о безопасном передвижении российских грузовиков по территории Украины, больший ущерб получит как раз экономика сопредельного государства.

«На сегодня границу двух стран пересекает в четыре раза больше грузовиков с украинской регистрацией, чем с российской. У Украины практически нет других вариантов доставки грузов в Азию, тогда как Россия может позволить себе пользоваться обходными путями», — отметила Цай Гуйжу, предположив, что в крайнем случае Россия будет доставлять грузы в Южную Европу по Черному морю в обход Украины. Переплата при такой схеме составит порядка €500–600 с одной грузоперевозки.

## ДОСКА НАДЗОРА

РОСАВТОДОР С НАЧАЛА ГОДА ТЕСТИРУЕТ СИСТЕМУ, ПОЗВОЛЯЮЩУЮ ВЕДОМСТВУ ЖЕСТЧЕ КОНТРОЛИРОВАТЬ СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ. НА САЙТЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА УЖЕ ПОЯВИЛСЯ ЧЕРНЫЙ СПИСОК, В КОТОРЫЙ ВОШЛИ ГРУЗОВИКИ, НЕОДНОКРАТНО НАРУШИВШИЕ ВЕСОГАБАРИТНЫЕ НОРМАТИВЫ НА ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. **РОМАН ФАРБОТКО**

В открытом доступе публикуются фотографии, номерные знаки и информация о владельце грузовика, который пренебрег регламентом. В Росавтодоре настаивают, что проект носит пока еще ознакомительный характер: система не выписывает штраф, а лишь обращает внимание на нарушителей. В ведомстве не говорят, когда проект заработает полноценно, но обращают внимание на некоторых перевозчиков, которым уже сейчас грозят многомиллионные штрафы.

Для того чтобы проверить фуру на соблюдение регламента, ее не нужно специально загонять на весы — система замера встроена прямо в проезжую часть. Комплексы, которые внедряет Федеральное дорожное агентство, работают по схожему с европейскими аналогами алгоритму, когда нарушения фиксируются и обрабатываются за несколько секунд. Электроника оценивает грузовые параметры проезжающей фуры и в случае нарушения высчитывает сумму штрафа. В начале 2016 года на дорогах России в пилотном режиме работали 22 автоматизированных контрольных пункта, а в ближайшие годы их количество может увеличиться до 400 единиц. В дорожном агентстве подсчитали, что именно столько комплексов нужно, для того чтобы полностью охватить сеть федеральных трасс. Таким образом, на каждую тысячу километров в среднем будет приходиться около восьми контрольных пунктов.

Среди нарушителей регламента уже есть абсолютные рекордсмены. Например, грузовик MAN, который проехал под камерами в Калининградской области 24 раза со средним превышением допустимой массы на 27%. Потенциальный штраф для него составил 9,6 млн руб. В Ленинградской области тягач Volvo с перегруженным на 48% прицепом система фиксировала 17 раз (штраф — 7,4 млн руб.).

Согласно последней редакции КоАП, штраф за превышение допустимой массы на основании автоматической фиксации составляет от 150 тыс. до 500 тыс. руб. Для сравнения: в Германии сумма штрафа за перегруженную фуру значительно выше, за каждую лишнюю тонну перевозчик заплатит порядка €2 тыс.

В том, что логистические компании злостно нарушают регламент, часто виноваты и сами заказчики, говорит директор по транспорту компании FM Logistic Александр Дьяконов: «Грузоотправители хотят максимально загрузить машину в стремлении к сокращению стоимости доставки. А перевозчики идут на поводу у своих клиентов, боясь потерять контракт. В итоге перегруз снижает безопасность, повышает износ транспортного средства и дорожного полотна».

В пресс-службе Росавтодора корреспонденту РБК+ рассказали, что только за первый месяц, когда система начала полноценно функционировать, в ав-

томатическом режиме было зафиксировано почти 158 тыс. нарушений. «Из них [было выявлено] 28 400 проездов со средним превышением допустимой массы более чем на 50%», — уточнил представитель Росавтодора, добавив, что в этом году комплексы в автоматическом режиме зафиксировали уже более 514 тыс. нарушений.

Крупные транспортные компании оценивают инициативу Федерального дорожного агентства положительно, но определенные доработки, по мнению транспортников, еще понадобятся. Александр Дьяконов отмечает, что необходимо создать максимально прозрачную систему контроля. «Пока что система стимулирует водителя договориться с контролером на месте, так как сейчас могут остановить машину и отправить ее на стоянку до уплаты штрафа», — убежден Дьяконов.

По его словам, повсеместно нужно ввести полностью автоматизированную систему контроля, как на пунктах техосмотра. «Транспортное средство въезжает на весы, камера это отмечает, и если есть перегруз, то штраф отправляется по почте владельцу машины», — объясняет эксперт.

Перегруженная фура наносит дорожному покрытию серьезный урон, говорят в Росавтодоре, поясняя, что в настоящее время около 40% грузовиков осуществляют перевозку с нарушением. При подобной ненормативной нагрузке на дорогу разрушающий эффект усиливается более чем в пять раз. «Если проезд одного грузовика, соблюдающего нормативные нагрузки, по разрушающему эффекту равен проезду 20 тыс. легковых автомобилей, то проезд одного «среднего нарушителя» по разрушающему воздействию равен проезду 100 тыс. легковых автомобилей», — рассказал представитель Росавтодора.

В Федеральном дорожном агентстве подсчитали ущерб, который наносят дорогам РФ нарушители, — порядка 2,5 трлн руб. «Это при том что совокупный годовой объем дорожных фондов страны составляет чуть более 1 трлн руб.», — уточнили в дорожном агентстве.

Наиболее показательный случай, по мнению представителя Росавтодора, произошел летом 2015 года. Тогда инспекторы на федеральной трассе задержали грузовик общей массой 210 т без разрешительных документов.

Улучшить ситуацию помогли бы специальные коммерческие весы, считает руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК Игорь Алексахов. «Необходимы дополнительные практические решения. Например, в Казахстане существует эффективный контроль над перегрузками: на выезде из города размещены коммерческие весы, предназначенные для проверки водителем массы на грузящегося автомобиля», — рассказал эксперт, уточнив, что эта мера помогает перевозчикам избегать штрафов, самостоятельно проверяя автомобиль на перегруз.



ФОТО: МИХАИЛ МЕЦЕЛЬ/ТАСС

### ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ОСЕВЫЕ НАГРУЗКИ ДЛЯ ДВУХОСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ\*

Расстояние между осями, м	Допустимая нагрузка на каждую ось, т	
	Автомобили группы А	Автомобили группы Б
Свыше 2,00	10,0	6,0
1,65–2,00	9,0	5,7
1,35–1,65	8,0	5,5
1,00–1,35	7,0	5,0
До 1,00	6,0	4,5

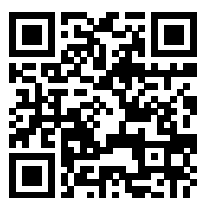
\*К группе А относятся автомобили, эксплуатация которых разрешается на дорогах I–III категорий, к группе Б — те, эксплуатация которых разрешена на всех дорогах.

Источник: КоАП РФ, ст. 12.21.1, ч. 11

По оценке Росавтодора, из-за перегруженных грузовиков в 2015 году пострадали 20 мостов, а восстановление каждого из объектов займет по меньшей мере полтора года. Самая тяжелая ситуация с нарушителями наблюдается в отдельных регионах, где в большом количестве перевозят инертные грузы. В лидерах значатся

Архангельская, Вологодская и Ленинградская области, а также Хабаровский край — там перегруженных грузовиков сейчас особенно много. «Еще много нарушений в регионах, где нет должного контроля со стороны надзорных органов, например в Бурятии», — уточнили в Росавтодоре.

Реклама.



## Масштабная выгода

Сервисный контракт по цене чашки кофе в день\*

Фиксированная цена в рублях, выгодное предложение по стоимости работ и запасных частей, простая система платежей, возможность снижения простоя и административной нагрузки. Размер платежа по специальному сервисному контракту для автомобилей MAN старше 2 лет – от 3990 рублей в месяц, то есть всего от 132 рублей для одного автомобиля в день, включая НДС.

Подробные условия, сроки и ограничения: [www.mantruckandbus.ru/comfort24](http://www.mantruckandbus.ru/comfort24)  
Единая информационная линия: 8 800 250-55-22

**MAN kann.\*\***



\* В рамках данного предложения размер ежемесячного платежа по специальному сервисному контракту сроком 12 месяцев для одного автомобиля MAN TGL 4x2 составляет 3990 руб./мес., включая НДС, то есть 132 руб. в день. Предложение действует до 18.10.2016, но может быть досрочно прекращено рекламодателем. Подробные условия, сроки и ограничения по данному предложению уточняйте на официальном сайте компании ООО «МАН Трак энд Бас РУС». Предложение действительно для грузовых автомобилей MAN и не является публичной офертой.

\*\* MAN может это.