

## НОВЫЕ СЕРВИСЫ И НАПРАВЛЕНИЯ

Тематическое приложение  
к ежедневной деловой газете РБК  
Вторник, 7 ноября 2017 | №190 (2687)

**ДАЛЬНИЕ ПЕРЕВОЗКИ:** СМОГУТ ЛИ ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ ВЫТЕСНИТЬ ТРАДИЦИОННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ | **ЭЛЕКТРОБУСЫ:** УЖЕ СЕГОДНЯ ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ТРОЛЛЕЙБУСЫ

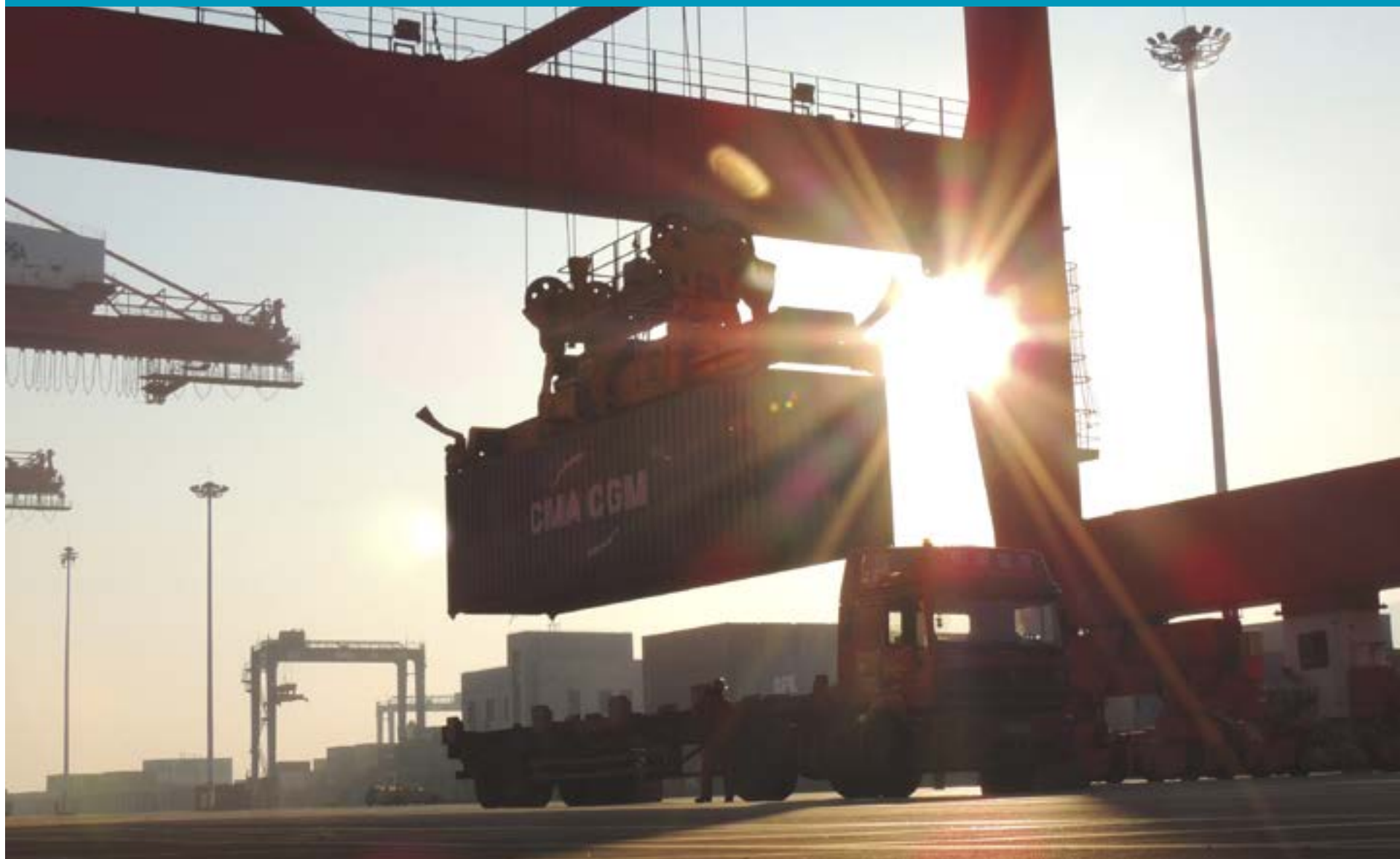


ФОТО: REUTERS

## ФУРЫ ЕДУТ В РЕГИОНЫ

КРИЗИС, САНКЦИИ И НАМЕТИВШЕЕСЯ ОЖИВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКИ ИЗМЕНИЛИ НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК. РОСТ ОТРАСЛИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И МАРШРУТЫ МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ РЕГИОНАМИ. **НИНА БЛЕЙМАН**

### КРИЗИС КАК ВОЗМОЖНОСТЬ

2014–2015 годы стали для отрасли грузовых автоперевозок настоящим испытанием. Введение антироссийских санкций и ответный запрет на ввоз целого ряда товаров из Европы привели к резкому падению импортных потоков из стран ЕС (в 2014 году на это направление приходилось 70% международного автомобильного товаропотока, обеспечиваемого российскими перевозчиками), а транзитный маршрут через Украину фактически перестал существовать. В целом перевозки на европейском направлении, по данным аналитического бюро Eurostat, в 2014 году снизились на 5,4%. В то же время падение курса

рубля и реальных доходов населения привело к сокращению перевозок грузов внутри страны. По итогам 2015 года общее падение грузооборота составило 6%, объем перевозок грузов всеми видами коммерческого автотранспорта сократился на 7,3% по сравнению с 2014 годом.

Все эти факторы кардинально изменили рынок автомобильных перевозок: множество мелких игроков, занимавшихся одним направлением (например, Польшей или Германией), вынуждены были уйти с рынка или переориентироваться на другие направления. Так, в структуре владения легкими коммерческими автомобилями доля частных лиц, по данным РвС, снизилась с 51% в 2014 году до 36% в 2017-м (для сравнения: число

индивидуальных предпринимателей, занятых в оптовой и розничной торговле, за тот же период сократилось на 11%).

Дополнительным фактором консолидации рынка выступило ужесточение условий для автотранспортного бизнеса. В конце 2015 года была введена в действие система «Платон», регистрации в которой подлежат все грузовики весом более 12 т. На сегодняшний день плата за их проезд по федеральным трассам составляет 1,9 руб./км. Введение системы сопровождалось массовыми протестами дальнбойщиков. По данным компании-оператора, в 2016 году отчисления «Платона» в федеральный дорожный фонд составили 18 млрд руб., а по итогам нынешнего года ожидается

увеличение сборов до 34 млрд руб. — об этом в марте заявлял глава Росавтотдора Роман Старовойт. Кроме того, крупные заказчики — торговые сети и представители сектора FMCG (товары повседневного спроса) — стали предъявлять своим контрагентам дополнительные требования, касающиеся прозрачности и размера парка техники. По словам гендиректора одной из крупных компаний-перевозчиков Globaltruck Александра Елисеева, речь идет о таких гигантах, как X5 Retail Group, «Магнит», Unilever и Procter & Gamble.

Другим важным последствием санкций и кризиса стала переориен-

## ГРУЗОВИК В ОДИН КЛИК

НА РЫНОК ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИХОДЯТ ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ. ЗАМЕНИТ ЛИ ОНИ ТРАДИЦИОННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ? **АЛЕКСАНДР БУРКОВ**

### ОТ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ К БИРЖЕ ПЕРЕВОЗОК

Транспортная компания, в которую обращается заказчик грузоперевозки, — это зачастую посредник-диспетчер, так называемый экспедитор. Сегодня им на смену начали приходить электронные биржи перевозок — онлайн-площадки, на которых клиенты и перевозчики могут найти друг друга напрямую. В 2014 году подобная платформа «Везет всем» победила в номинации Startup конкурса технологических компаний Web Ready. Размер комиссии этой биржи составил 8–15%, в среднем по всем заказам — менее 10%. Основным минус таких сервисов — отсутствие каких-либо гарантий для каждой из сторон. Причем и заказчику, и исполнителю все равно придется проводить весь документооборот в офлайн-режиме.

Поэтому на рынок грузоперевозок приходит уберизация, когда нет необходимости выбирать лучшее предложение: заявка, как и при заказе пассажирского такси, выполняется по фиксированной минимальной цене.

В сегменте «грузовое такси» (перевозка небольших грузов на близкие расстояния) это уже норма. Например, в «Газелькине» и ряде подобных компаний без голосовой связи можно заказать офисный переезд, перевозку мебели или доставку стройматериалов. После ввода параметров заказа система автоматически рассчитывает его стоимость.

### ДАЛЬНОБОЙЩИКИ С ПОДКЛЮЧЕНИЕМ

Однако уберизация добирается уже до дальнемагистральных и даже международных перевозок. Американская компания Flexport, один из пионеров этого рынка, открылась в 2013 году. По мнению ее операционного директора Санне Мандерса, высказанному на семинаре мюнхенской транспортной выставки в 2016 году, традиционные транспортные компании постепенно уйдут в небытие — останутся только виртуальные сервисы и непосредственно перевозчики. «Формировать и поддерживать платформу и быть



ФОТО: GETTY IMAGES RUSSIA

транспортной компанией — это очень разные вещи, — объясняет Санне Мандерс. — Сначала место небольших традиционных транспортных компаний займут виртуальные. Крупные компании останутся на рынке дольше. Их навыки играют роль естественного входного барьера для новых игроков».

В России около 35% коммерческого грузооборота, по данным Росстата, обеспечивают индивидуальные предприниматели — дальнбойщики. Они тратят много времени, чтобы найти груз для обратной дороги, иногда проходят тысячи километров порожняком. Именно такие владельцы фур сегодня активно подключаются к системам онлайн-заказов, подобно тому как несколько лет назад это стали делать «бомбилы» на легковушках.

### СЛОЖНЕЕ, ЧЕМ UBER

В США сервис, аналогичный пассажирскому такси, но для грузоперевозок, запустила в конце 2016 года сама компания Uber: Uber Freight. В России такие сервисы тоже появились. Например, компания Multinational Logistics Partnership, работающая на

рынке складской недвижимости, создает «умную» систему управления перевозками: по ее планам, к 2018 году к системе должно быть подключено 10 тыс. грузовиков, они будут выполнять до 3 тыс. заказов ежедневно.

«Мы соединяем дальнбойщика с заказчиком напрямую, — рассказывает основатель российского сервиса Deliver Данил Рудаков. — За счет увеличения пробега растут только переменные издержки в виде топлива, а амортизация и постоянные издержки остаются неизменными. Из-за этого мы можем давать более низкую стоимость на километр. Для клиентов мы формируем цены на основе сезона, всплеска спроса, сложности рынка — по принципу динамических цен. Наиболее востребованные направления Deliver сейчас — Москва, Санкт-Петербург, Казань, Краснодар, Екатеринбург. Мы убираем все холостые пробеги». Юридически перевозчиком является сама компания Deliver. В отличие от сервисов в городском такси здесь до автоматизации без участия живого оператора еще не дошли: при поступлении заказа клиенту для под-

тверждения перезванивает менеджер. По данным самого сервиса, 26 тыс. перевозчиков используют Deliver через веб-интерфейс, 33 тыс. — через мобильное приложение. «Средний чек поездки — 35 тыс. руб. Уже сейчас мы обеспечиваем чуть больше ста отгрузок в день, — говорит Данил Рудаков. — В 2017 году мы планируем сделать выручку \$10 млн. Амбициозная цель Deliver — расти на 30% каждый месяц. Цель более глобальная — 15% российского рынка грузоперевозок через три года».

Главное преимущество привлечения владельцев фур по сравнению с традиционными посредниками Данил Рудаков видит в гарантированной оплате без отсрочек на два месяца — уже через пять дней после получения документов. В Deliver планируют создание топливной программы для дальнбойщиков и развитие «кошелька дальнбойщика» и специального мини-магазина, где водители смогут дешево покупать запчасти, шины, аккумуляторы и даже создавать ИП.

Впрочем, несмотря на известные плюсы, грузоперевозки по модели Uber остаются экзотикой. «Агрегаторы пока только набирают популярность. Однако уже можно сказать, что простые программы, работающие по принципу Uber, функционировать на логистическом рынке не смогут, — объясняет директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. — Другое дело — технологические экспедиторы. К примеру, подобную расширенную программу в 2016 году запустили «Деловые линии». Софт позволяет оптимизировать управление автопарком, страховать грузы, соблюдать сроки доставки, гарантировать юридическую чистоту».

Агрегаторы, объясняет эксперт, часто сфокусированы на стоимости перевозки и не всегда могут соответствовать другим потребностям клиента — в обеспечении схемы погрузки, температурного режима и т.д. Нельзя, приводит пример Александр Лашкевич, перевозить в машине сухое молоко, если до этого в ней транспортировалась рыба.

## ОТ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ К СТАБИЛЬНОМУ БИЗНЕСУ

ВМЕСТЕ ЭТО ВОЗМОЖНО

Чтобы бизнес транспортных перевозок постоянно находился в движении и стабильно развивался, грузовики должны работать без простоев.

«Шелл» поможет обеспечить эффективную работу вашего автопарка. Наша новая технология Dynamic Protection Plus, используемая в моторных маслах Shell Rimula, помогает защитить детали от износа и увеличить ресурс дизельного двигателя.\*

\*Узнайте подробнее о смазочных материалах и сервисах «Шелл» на [www.shell.com.ru](http://www.shell.com.ru)

**ШЕЛЛ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**  
ВМЕСТЕ ВОЗМОЖНО ВСЕ



Реклама



← Начало на с. 1

тация маршрутов на иные направления. Уже в 2014 году, говорится в исследовании рынка автомобильных перевозок Альфа-банка, доля Китая в российских международных автоперевозках выросла с 4,9 до 6,4%; таким образом, это направление вышло на пятое место по объему автоперевозок, сместив с этой позиции Литву. Согласно промежуточному исследованию Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС), рост грузопотока, наметившийся в 2016 году, будет происходить главным образом за счет китайского направления (хотя здесь сильна конкуренция с железнодорожным транспортом) и в направлении Казахстана. Что касается внутреннего рынка, то здесь ожидается рост объема перевозок между центром и южными и восточными регионами страны, а также из Сибири в Центральный и Приволжский федеральные округа — развитие торговых связей между регионами стало следствием политики импортозамещения и роста отечественного сельского хозяйства. В среднесрочной перспективе МОЭС ожидает роста объемов магистральных автоперевозок на 3,5% в год.

#### ДРАЙВЕРЫ РОСТА

Росту грузоперевозок способствует общее улучшение экономической ситуации, которое подстегивают

высокие цены на нефть и спрос на внутреннем рынке. Так, согласно прогнозу Всемирного банка, рост ВВП страны в 2017–2018 годах составит 1,7%, а в 2019-м увеличится до 1,9%. На этом фоне растет деловая активность, а рост потребления со стороны населения вызывает дальнейшую экспансию торговых сетей — одних из основных заказчиков транспортно-логистических услуг. Постепенно восстанавливается и импорт: в середине 2017 года он преодолел среднемесячный уровень 2010 года. Так, за первые семь месяцев года объем импорта из стран АТЭС вырос на 24,8% в годовом выражении, импорт из ЕС за тот же период увеличился на 18,4%, говорится в докладе аналитического центра при правительстве РФ. В целом же, по оценке первого вице-президента общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» Павла Сигала, темпы

роста грузооборота по итогам нынешнего года могут достичь 15%.

Дополнительный толчок развитию автоперевозок в секторе LTL (загрузка ниже полного объема) дает интернет-торговля, где доминирует китайская компания AliExpress. По оценке ведущего отделением востоковедения НИУ ВШЭ Алексея Маслова, рост объема электронной торговли между РФ и КНР в 2017–2018 годах может составить около 20%, причем значительную часть этого потока могут взять на себя автоперевозчики. В будущем, когда в действие будет введен международный транспортный коридор Западная Европа — Западный Китай, их значение еще больше возрастет. Трасса общей протяженностью 8445 км свяжет Европу, Россию, Казахстан и КНР.

Важным фактором роста будет увеличение госинвестиций и в российскую дорожную инфраструктуру. Так, в ноя-

бре 2016 года правительство утвердило приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», который предполагает выделение 640 трлн руб. на ремонт и строительство автодорог в 34 городских агломерациях, население которых превышает 500 тыс. человек в каждой. В результате должно не только сократиться время доставки грузов по автотрассам, но и вырасти максимальное плечо перевозки.

Консолидация рынка, повышение его прозрачности и активное внедрение цифровых технологий, позволяющих оптимизировать логистические процессы, и онлайн-сервисов способствуют снижению порожнего пробега и сокращению времени доставки, а также повышают инвестиционную привлекательность отрасли — примером может служить недавнее успешное размещение автомобильного грузоперевозчика Globaltruck на Московской бирже.

#### КОЛЛИЗИИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

В общей структуре грузооборота, по данным Росстата, на долю автомобильного транспорта приходится всего 4,5%, тогда как трубопроводный транспорт обеспечивает почти 48% грузооборота, железнодорожный — 45,3%, а доли морского, внутреннего водного и воздушного транспорта крайне незначительны. В то же время, если посмотреть на статистику по объему перевезенных грузов, окажется, что 66,5% всего потока были перевезены именно автомобилями. В 2015 году этот показатель составил более 5 млрд т. Причина такого парадокса, помимо несовершенства официальной статистики, проста — большинство автомобильных перевозок осуществляется на сравнительно короткие расстояния, тогда как для длинных маршрутов используется трубопрово-

дный или железнодорожный транспорт. Впрочем, протяженность автоперевозок также продолжает расти: с 2000 по 2014 год конкурентоспособная зона использования грузового автотранспорта выросла с 950 до 2000 км, а средняя дальность перевозки одной тонны груза за тот же период увеличилась с 26 до 75 км. Одной из особенностей этого рынка является сравнительно низкая доля коммерческих перевозок: по официальной статистике, из упомянутых выше 5 млрд т грузов менее 31% было перевезено на коммерческой основе. Дело в том, что многие компании-производители, дистрибьюторы и торговые сети содержат собственный парк автомобилей и не прибегают к услугам частных перевозчиков и транспортно-логистических компаний.



## Профессиональный сервис для вашего бизнеса

### Узнайте заранее максимальную стоимость масляного сервиса для вашего Volkswagen.

Профессионалы всегда поймут друг друга. Мы знаем, насколько важно для вас, чтобы бизнес всегда оставался в движении, и какую роль в этом играет ваш автомобиль. Проходите регулярное техническое обслуживание в официальных сервисных центрах Volkswagen. Качество выполнения работ, гарантии, высокий профессионализм наших мастеров — залог того, что автомобиль будет долгие годы служить вам верой и правдой. Более того — вы заранее будете знать максимальную стоимость обслуживания вашего коммерческого автомобиля.

Подробности — на сайте [www.volkswagen-commercial.ru/ru/service/max-to.html](http://www.volkswagen-commercial.ru/ru/service/max-to.html) или у официальных дилеров Volkswagen.



Коммерческие автомобили

## ТРОЛЛЕЙБУС БЕЗ ПРОВОДОВ

МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ТЕСТИРУЮТ ОПЫТНЫЕ ОБРАЗЦЫ ЭЛЕКТРОБУСОВ. В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ЭТИ МАШИНЫ МОГУТ ПОЛНОСТЬЮ ЗАМЕНИТЬ НЕ ТОЛЬКО ТРОЛЛЕЙБУСЫ, НО И ТРАДИЦИОННЫЕ АВТОБУСЫ. **ИВАН АНАНЬЕВ**



ФОТО: ВИТАЛИЙ БЕЛУСОВ/РИА НОВОСТИ

Столичные власти намерены перевести общественный транспорт на электрическую тягу. Москва выделяет на этот проект немалые деньги и имеет все шансы получить крупнейший в мире парк общественного транспорта на электротяге.

Испытания электробусов в столице проводятся уже несколько лет, а недавно власти опубликовали техзадание на такую машину. Она должна вмещать до 85 пассажиров, разгоняться до 70 км/ч, иметь запас хода не менее 40 км при максимальной нагрузке с включенным отопителем и заряжаться не дольше 18 минут. В период до 2020 года столица намерена закупать по 300 электробусов ежегодно с 15-летними контрактами на обслуживание. А уже к 2021 году Москва рассчитывает полностью отказаться от дизельных автобусов в пользу электрической техники.

Судя по всему, отказаться придется и от троллейбусов, закупки которых Москва заметно сократила. По данным столичного правительства, современные электробусы на 12% экономичнее троллейбусов, а содержание инфраструктуры для них на 36% дешевле. Кроме того, жизненный цикл электробуса больше; правда, в обслуживании он чуть дороже из-за необходимости периодически менять аккумуляторы. В итоге по затратам на один километр пробега электробусы оказываются на 10% выгоднее троллейбусов.

Руководитель по корпоративным продажам ГК «Автоспеццентр» Александр Захаров подчеркивает, что инфраструктура электрических автобусов надежнее, поскольку она в меньшей степени зависит от погодных условий и других внешних факторов, вызывающих обрыв проводов. «В отличие от троллейбуса электробус может при необходимости изменить маршрут, например, для того, чтобы объехать пробку», — подчеркивает специалист. К тому же электробусы можно прописать в существующих троллейбусных парках — достаточно лишь создать на конечных станциях зарядные станции.

Впервые испытания электробуса «КамАЗ-6282» прошли в Москве в 2015 году по маршруту «Сколково» — Славянский бульвар. Сейчас эта машина перевозит пассажиров в Липецке. Обновленные версии той же модели скоро начнут тестовую эксплуатацию в Подмоскovie. За последние два года столичные транспортники испытали десяток моделей, включая российские электробусы марок «ЛиАЗ» и «КамАЗ», белорусские «Белкоммунмаш» и Vitovt, финский Linkker и даже китайский Yutong. Впрочем, замечает Александр Захаров, основные агрегаты, узлы и платформы современных российских электробусов пока разрабатываются и изготавливаются за рубежом — в Италии, Германии и Китае.

В конце сентября «Мострансавто» протестировало низкопольный электробус второго поколения «КамАЗ-6282», разработанный со-

вместно с инженеринговой компанией Drive Electro. Он вмещает 85 пассажиров. Электробус оснащен литий-титанатными аккумуляторами мощностью 230 кВт, которые заряжаются непосредственно на маршруте на станции быстрой зарядки за время от шести до 20 минут, при этом запас хода достигает 70 км. Максимальная скорость движения — 90 км/час.

Более десяти таких машин уже серийно эксплуатируются в Туле, еще пять поставлены в белорусский Гродно. «Наши электробусы используются в новых районах, где нет контактной троллейбусной сети», — рассказал РБК+ генеральный директор компании Drive Electro Сергей Иванов.

Директор Центра энергосбережения Российской академии народного хозяйства Леонид Примаков утверждает, что пассажиры от перехода на электробусы только выиграют. Поставщикам придется оснастить машины системами климат-контроля, видеонаблюдения и спутниковой навигации, USB-разъемами для зарядки мобильных устройств, а также точками доступа Wi-Fi.

Каких-либо особенностей в эксплуатации электробусов нет, утверждает Леонид Примаков: «Электродвигатель гораздо проще дизеля, а зарядка аккумулятора требует не больше внимания, чем заправка топливного бака, тем более что сейчас она производится в автоматическом режиме». Для зарядки достаточно поднять пантограф на крыше электробуса к мате зарядной станции. Управлять элек-

тробусами смогут не только водители автобусов, но и владельцы троллейбусных удостоверений категории Тб — такие корректировки вскоре внесут в российское законодательство.

Экономику эксплуатации автобусов с электроприводом только предстоит подсчитать. Во всем мире, говорит Леонид Примаков, общественный транспорт является планово убыточным, и электрические автобусы не станут исключением. С одной стороны, электробусы в полтора раза дороже дизельных машин, с другой — принципиально дешевле в эксплуатации.

Сейчас стоимость электробуса варьируется от 25 млн руб. за «ЛиАЗ-6274» до 45 млн за «КамАЗ-6282», но при массовом производстве цены пойдут вниз. Речь идет о сотнях и тысячах транспортных средств в ближайшие годы, напоминает Леонид Примаков. «На камских электробусах используется электрооборудование концерна Siemens. Зная техническую и финансовую политику этой компании, можно смело прогнозировать снижение цены на него в два-три раза при массовых поставках», — утверждает эксперт. По подсчетам Сергея Иванова, электробус окупается через шесть-семь лет и в эксплуатации оказывается дешевле традиционного транспорта.

Мировой опыт пока ограничивается эксплуатацией аккумуляторного трамвая в испанской Севилье, несколькими электробусами в Париже и одной линией электроавтобусов в Берлине, где работают машины марки Bombardier, переоборудованные специалистами Берлинского технического университета. Кроме того, электробусы ездят по улицам Лондона, Сеула, Турина и Варшавы, но речь, как правило, идет о единичных опытных машинах.

Зимние условия эксплуатации российских производителей не смущают. Леонид Примаков уверяет, что зимой аккумуляторы без проблем переносят морозы, а теплые боксы при ночной стоянке точно так же требуются и машинам с дизельными двигателями.

Развитие электрических технологий открывает еще один перспективный сегмент — беспилотные перевозки на закрытых территориях. Электрическую маршрутку под названием «Шатл» разрабатывает институт НАМИ совместно с КамАЗом. Аналогичный проект «Матрешка» развивает владелец и гендиректор компаний Volgabus и Bakulin Motors Group Алексей Бакулин. Обе машины уже всюду тестируются, самостоятельно ездят по территории «Сколково» и, возможно, будут работать на спортивных объектах чемпионата мира по футболу 2018 года.

### «ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» №190(2687) от 7 ноября 2017 г. Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Учредитель: ООО «БизнесПресс»  
Издатель: ООО «БизнесПресс»  
Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова  
Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова  
Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов

Выпускающий редактор: Андрей Уткин  
Дизайнер: Дмитрий Иванов  
Фоторедактор: Алена Кондюрина  
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко  
И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342  
Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук  
Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина  
Директор по производству: Надежда Фомина  
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1