

авто парк

5 КОЛЕСО

ЭКОНОМИКА

ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕЕСТР
ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

КАДРЫ

ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

ПРОИЗВОДСТВО

ЛИХОСЛАВЛЬСКИЙ
РАДИАТОРНЫЙ ЗАВОД



**ИСТОРИЧЕСКАЯ
РОЛЬ**
ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ ЗИЛ



БЕЗ ТИТУЛОВ

MERCEDES-BENZ
ACTROS L

ТЕСТ
JMC FUSHUN
ЗНАКОМСТВО
MAZ-350046



МИР СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН
ТЕХНИКА LIUGONG



В апреле в Госдуму поступил законопроект, согласно которому автоперевозчиков грузов обяжут регистрироваться в едином электронном реестре («ГосЛог»). В этот перечень должны будут войти данные как о перевозчиках (юрлицах и ИП), так и об их транспортных средствах (с максимальной массой свыше 3,5 тонн). Автором соответствующей инициативы выступил глава Комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичев.

Согласно его инициативе, только участники реестра будут иметь право на автоперевозку грузов. Что касается сведений, которые предлагается включать в список, то они достаточно обширные — в том числе это ФИО специалиста, ответственного в компании за обеспечение безопасности дорожного движения и данные о документе, подтверждающем его профессиональную компетентность. Также в перечне должны быть сведения о перевозимых грузах и максимальная страховая

ПЕРЕПИСЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ С 1 МАРТА СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ДОЛЖНЫ БУДУТ ПОПАСТЬ В ЕДИНЬИЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕЕСТР. ЦЕЛЬ НОВШЕСТВА — СОЗДАТЬ СИСТЕМУ, СПОСОБНУЮ ЭФФЕКТИВНО ОБРАБАТЫВАТЬ ВЕСЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК. ЧТО ЭТО ДАСТ РЫНКУ И К КАКИМ РИСКАМ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ?

› ИРИНА ЗВЕРЕВА › ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

сумма, в пределах которой страховщик перевозчика обязуется возместить причиненный грузу вред.

Предполагается, что закон в случае одобрения вступит в силу с 1 марта 2025 года.

ДОБАВИТЬ КОНТРОЛЬ

Принять документ предлагается в целях усиления контроля за перевозками из-за роста числа ДТП с грузовым автотранспортом. Инициатор связывает данную тенденцию с отменой лицензирования: в результате транспортной компании достаточно просто уведомить власти о начале перевозочной деятельности. Однако и это не работает: по данным профильного Комитета Госдумы, уведомляют только 20% от общего числа собственников. Таким образом, деятельность оставшихся фактически не контролируется.

«По сути, это законопроект о государственном регулировании грузовых перевозок, — объяснил после внесения документа первый зампред транспортного Комитета Госдумы Павел Федяев. — Прописываются нюансы, потому что у нас сегодня деятельность по грузоперевозкам носит уведомительный характер». По его словам, актуальности инициативе добавляет тот факт, что благодаря улучшению качества дорожного полотна большое количество грузов с железной дороги и рек перешло именно на автодороги.

Депутат, кроме того, сообщил, что удалять из реестра будут за нарушения. Кто этим будет заниматься, пока не уточняется. Участники рынка предполагают, что данный функционал будет осуществлять Министерство транспорта на основании информации от МВД, ФНС и «Автодора».

Еще одна заявленная цель законопроекта — борьба с «серыми» схемами уклонения от налогов, охватывающими 60% объема перевозок грузов. То есть владельцы

грузовиков передают свои ТС в аренду другим лицам с указанной целью. Налоги, которые можно получить при легализации этого рынка, в пояснительной записке оцениваются в 450 млрд рублей ежегодно.

ЛОГИСТИКА БЕЗ ШВОВ

Между тем о создании единого реестра перевозок сообщалось и до внесения данного законопроекта. Еще в июне прошлого года сообщалось, что Министерство транспорта планирует создать Национальную цифровую транспортно-логистическую платформу. Это следовало из документации, которую ведомство разместило на портале госзакупок. Создание платформы, кроме того, запланировано в транспортной стратегии до 2030 года.

Заявленная там цель новой системы — создание единой актуальной базы объектов транспортно-логистической инфраструктуры и обеспечение «бесшовной» грузовой логистики. Это подразумевает повсеместное использование электронных навигационных пломб, передающих информацию о местоположении транспортного средства. Кроме того, речь о сквозном обмене электронными документами на межгосударственном уровне (со странами, входящими в объединения с участием России) и создание цифровых площадок заказа грузоперевозок, логистических услуг и услуг электронной коммерции.

Новшество должно решить проблему с едиными стандартами документооборота. С учетом разрыва большинства транспортно-логистических цепочек с европейскими странами, упор предлагается сделать на сотрудничество с Азией. Речь в первую очередь о странах, которые входят в Евразийский экономический союз, Шанхайское объединение сотрудничества, а также БРИКС.



ОБЕЛИТЬ РЫНОК

Действительно ли необходима такая система, и как ее внедрение скажется на рынке? Все опрошенные представители транспортной отрасли видят очевидные плюсы. Комментаторы ожидают, что внедрение новшества поможет повысить безопасность грузоперевозок и станет важным шагом на пути к повышению прозрачности отрасли, победе над недобросовестной конкуренцией и «серыми» схемами. Еще одно ожидаемое следствие — оптимизация маршрутов. Кроме того, внедрение единой платформы, как считают участники рынка, может существенно упростить процессы обмена документами на международном уровне, что способствует улучшению межгосударственного сотрудничества.

«У бизнеса появится инструмент, который позволит оценить надежность и качество услуг перевозчика до заключения сделки», — отметил руководитель Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов Вадим Филатов.

Сейчас ситуация такова, что на рынке автомобильных грузоперевозок высока доля небольших компаний с автопарком менее полусотни машин, напомнил он. «Ряд игроков демпингуют за счет оптимизации налогов и сборов. Добросовестные перевозчики находятся с ними в неравных конкурентных условиях, в том числе по уровню тарифов», — добавил эксперт.

Кроме того, по итогам 2023 года себестоимость автомобильных грузоперевозок увеличилась на 30% из-за роста расходов на топливо, закупку и обслуживание грузовиков, а также оплату труда персонала и продолжает расти. Компании вынуждены ограничивать инвестиции в технику и развитие новых сервисов, продолжил Филатов. «И, если средний бизнес обновляет автопарк каждые 5–8 лет, малый — может эксплуатировать его в течение 18–20 лет... Средний возраст грузовика в России составляет 18,5 лет», — напомнил он.

Вопрос разработки реестра перевозчиков стал подниматься после отмены лицензирования грузовых автомобильных перевозок, напомнил директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России Эдуард Миронов. «С появлением электронных транспортных накладных и путевых листов стала ощутимой потребность в единой системе, способной безошибочно обрабатывать весь транспортный поток», — добавил он. — «Создание электронной транспортно-логистической платформы может стать ключом к решению данной проблемы».

Заместитель генерального директора по коммерции службы доставки Dalli Екатерина Анциферова отметила, что «ГосЛог» может стать тем решением, которое позволит не только упростить процедуры регистрации и отчетности для перевозчиков, но и создать условия



для более строгого соблюдения нормативов и стандартов безопасности. Она обратила внимание, что платформа предполагает использование электронных навигационных пломб, что обеспечит непрерывный мониторинг перемещения грузов и будет способствовать повышению безопасности грузоперевозок за счет своевременного выявления несанкционированных действий. «Это нововведение значительно укрепит доверие клиентов к сервисам доставки», — считает она.

Одним из направлений развития платформы является создание цифровых площадок для заказа грузоперевозок и сопутствующих логистических услуг. «Это должно облегчить взаимодействие между заказчиками и перевозчиками, повысить конкурентоспособность рынка и доступность логистических услуг», — пояснила представитель Dalli.

Директор по инновационному развитию ФГУП «Главный центр специальной связи» Ольга Зайцева ожидает, что государство сможет благодаря системе контролировать деятельность рынка и перевозку грузов, а у заказчиков появится возможность проверять сведения об организациях и лицах, к которым они обратились за услугами. «Данное решение также позволит снизить количество ДТП из-за неисправности крупнотоннажных грузовиков на скоростных трассах и в городах, так как предполагается, что в систему будут вносить информацию о транспортных средствах и проведении технического обслуживания», — добавила эксперт.

Руководитель направления по работе со средним корпоративным бизнесом ГК «Альфа-Лизинг» Анна Грахова предположила, что регистрация в единой системе «ГосЛог» поможет ускорить или вовсе не потребует оформления «зеленых карт». В таком случае это сильно облегчит работу компаний международных автогрузоперевозок. «Кроме того, возможно, грузоотправителям не придется оформлять свидетельства о допуске авто к международной транспортировке грузов под таможенными печатями и пломбами, международные сертификаты техосмотра (МСТО), что существенно упростит процесс отправки грузов», — сказала эксперт.

Единая транспортная система позволит решить и вопрос дефицита водителей-дальнобойщиков, считает также Анна Грахова. «Особенно, если грузоперевозчики откажутся от оформления работников посредством ИП и самозанятости, введут ДМС для водителей, а федеральные и региональные власти организуют для них удобные стоянки, зоны отдыха», — добавила она.

Как отметил основатель российско-китайской транспортной компании RusTransChina Александр Стрельников, внедрение единой цифровой платформы действительно способно значительно упростить и ускорить процессы документооборота при международных перевозках. Это, по его словам, позволит оцифровать и унифицировать процессы оформления разрешений, путевых листов, TIR Carnet (книжек МДП) и другой сопроводительной документации. Следствием может стать сокращение времени оформления документов и самих таможенных процедур, а также снижение риска ошибок и потери документов. «Однако для реализации такого обмена необходима интеграция «ГосЛог» с информационными системами других государств и согласование единых стандартов электронного документооборота. Это потребует тесного международного сотрудничества и гармонизации законодательства», — добавил он. Успешные примеры цифровизации в этой сфере, по его словам, уже есть — например, система ePermitsRUS для обмена разрешениями на международные автомобильные перевозки между Россией и странами ЕС.



ЧТО МОЖЕТ ПОМЕШАТЬ?

Какие препятствия стоят на пути внедрения системы? Участники рынка назвали немалое количество таковых.

Руководитель проектов по цифровизации транспортной компании Delko Олег Гайфуллин считает, что основная сложность будет состоять в самой регистрации всех перевозчиков и продвижении грузоотправителям идеи о пользовании исключительно услугами компаний из реестра. «Было бы намного проще, если бы повсеместно был внедрен электронный документооборот», — добавил представитель Delko.

Менеджер по развитию бизнес-проектов STA Logistic Валерий Букша отметил, что успех внедрения системы во многом будет зависеть от сложности процедуры и скорости регистрации как участников, так и каждой конкретной перевозки. «Потому что любая задержка будет приводить к срывам загрузок и простоям, а значит, к дополнительным издержкам», — пояснил представитель компании.

Глава профильной ассоциации Вадим Филатов, согласен, что избежать сложностей на начальных этапах поможет простая и удобная процедура регистрации, обновления информации и обеспечение доступа к платформе через удобные интерфейсы. «Важно гарантировать защиту данных и конфиденциальность информации для всех участников реестра», — отметил также он.

Трудности может создать необходимость стандартизации и координации между различными участниками рынка, а также вопросы безопасности и защиты данных, считает заместитель генерального директора по развитию и корпоративным вопросам NatCar Мария Степанова.

Директор по развитию бизнеса Sota Logistic Игорь Чернышев напомнил также о сложностях создания цифровых площадок заказа грузоперевозок, логистических услуг, что должно стать следствием внедрения системы. По его словам, это будет уже не первая попытка. «Однако нужно учитывать, что, в отличие от службы такси, мы имеем дело со сложными грузами в мультимодальной международной доставке», — отметил он. — Здесь нужно учитывать и огромное количество нюансов и документов. Поэтому до сих пор никому не удалось



убрать из этого процесса непосредственное общение с заказчиком».

По его оценке, единый подход к тарификации грузов (что также является ожидаемым следствием новшества) вряд ли будет вообще возможен. «Автоматизировать этот процесс точно не получится, — считает Чернышев. — У нас, например, ставка на один и тот же маршрут может отличаться в зависимости от объемов и характера груза. Лицензирование перевозчиков и экспедиторов здесь вряд ли поможет. Скорее, увеличит сопутствующие издержки».

По мнению эксперта, со сложностями в реализации единой платформы рынок, скорее всего, столкнется при росте числа пользователей. «Ведь, как показала практика использования электронных таможенных деклараций, достаточно большое число одновременных запросов может «подвесить» любую систему», — пояснил он.

В свою очередь Эдуард Миронов заметил, что при разработке любой новой системы важно обеспечить ее совместимость с уже существующими системами управления транспортом в каждой компании. «Если для внесения данных в новую систему понадобится привлечение дополнительного персонала, то оптимизации процессов достичь не удастся, — констатировал представитель FM Logistic. — Перевод собственника транспортного средства из физлица в юрлицо повлечет необходимость уплаты дополнительных налогов, которые до этого он не оплачивал».

Среди сложностей в реализации инициативы, по мнению Екатерины Анциферовой, можно выделить отсутствие единой тарификации и лицензирования, что может затруднить формирование единой политики в сфере автоперевозок.

Анна Грахова считает, что необходимо избежать дополнительной административной и финансовой нагрузки на представителей логистической отрасли, иначе использование системы спровоцирует дополнительные издержки для них. «Важно интегрировать электронную платформу с другими сервисами министерств и ведомств, не только в России, но и в системах с которыми работают перевозчики других стран, — добавила представитель «Альфа-Лизинг». — Автоматизация необходима во всех процессах, в том числе и в вопросе исключения из реестра грузоперевозчиков, которые нарушают правила транспортировки грузов, оформления документов, уклоняются от уплаты налогов».

Как отметил основатель российско-китайской транспортной компании RusTransChina Александр Стрельников, возможны сложности с интеграцией разрозненных систем различных логистических компаний.

Также, по его словам, могут возникнуть вопросы, связанные с защитой коммерческой тайны и конфиденциальной информации грузоотправителей.

«Что касается международных перевозок, то здесь ситуация неоднозначна. Если система будет совместима со стандартами и платформами других стран, это может облегчить трансграничную логистику. Однако в условиях санкций и политической нестабильности возможны риски, связанные с кибербезопасностью и утечкой данных», — добавил эксперт.

ПРИДЕТСЯ ВЛОЖИТЬСЯ

Ключевой вопрос: насколько серьезным может стать увеличение расходов грузоотправителей в связи с внедрением такой системы?

По оценке Вадима Филагова, чтобы соответствовать критериям из реестра, многим перевозчикам потребуется обновить автопарк, перестроить работу с сопроводительными документами. А это приведет к увеличению административной и финансовой нагрузки. «В результате малый бизнес столкнется с падением рентабельности, и большая часть игроков может покинуть рынок, — отметил он. — Вслед за этим тарифы на грузоперевозки рискуют возрасти по аналогии с летним периодом прошлого года, когда из-за обострения дефицита техники средняя ставка увеличилась в два раза».

По его словам, чтобы избежать нехватки транспортных средств для доставки грузов по всей стране, а также не допустить резкого роста расходов на грузоперевозки и увеличения стоимости товаров для конечных потребителей, важно запустить меры поддержки во время переходного периода. Они помогут снизить финансовую и административную нагрузку на перевозчиков, пояснил эксперт.

Представитель FM Logistic не исключил, что затраты по цепочке могут перейти на заказчика перевозки, производителя продукции и далее — на конечного покупателя. «Таким образом, возможно повышение тарифов на грузоперевозки из-за увеличения налоговой нагрузки на собственников транспортных средств», — добавил он. По оценке Эдуарда Миронова, чтобы работа системы не привела к дополнительным издержкам бизнеса, которые в дальнейшем могут повлиять на ускорение инфляции, важно обсудить законопроект с профессиональным бизнес-сообществом.

Представитель NatCar со своей стороны отметила, что внедрение новой системы может повлечь за собой начальные инвестиции и изменения в рабочих процессах, что способно привести к некоторому увеличению расходов в начальном периоде. Однако в долгосрочной

перспективе оптимизация и повышение эффективности процессов могут компенсировать эти расходы, считает Мария Степанова.

Игорь Чернышев обратил внимание на то, что пока неясно, сколько участникам рынка придется платить за подключение к платформе. «Однако полагаем, что на финальном этапе перевозчики смогут сэкономить 10–15% расходов, сократив персонал, задействованный в документообороте и планировании», — добавил он.

По оценке Александра Стрельникова, внедрение такой системы потребует значительных финансовых вложений и длительного периода адаптации со стороны участников рынка. Так, повсеместное использование электронных навигационных пломб для отслеживания перемещения грузов повлечет значительные инвестиции, понадобятся тратиться и на обучение персонала.

По словам представителя RusTransChina, возможны также сборы и плата за использование платформы, ведь государство может ввести определенные тарифы

для покрытия расходов на создание и обслуживание «ГосЛог». Кроме того, будут затраты на обеспечение защиты конфиденциальных данных. Эксперт упомянул также временные издержки, связанные с адаптацией бизнес-процессов к новым правилам документооборота и логистики.

«Вместе с тем, в долгосрочной перспективе внедрение «ГосЛог» может принести перевозчикам определенную экономию за счет оптимизации маршрутов, сокращения простоев, упрощения документооборота и таможенных процедур, — добавил Стрельников. — Чтобы снизить нагрузку на бизнес, государство может предусмотреть меры поддержки, например, налоговые льготы, субсидии на оборудование или поэтапное внедрение системы».

Эксперт наряду с другими комментаторами полагает, что рост затрат перевозчиков может быть компенсирован будущей эффективностью работы в рамках новой цифровой платформы. 

