

ЛОГИСТИКА

Тяжелая ноша

Теперь платить за износ дорожного полотна будут те, кто причиняет ему максимальный ущерб,— 12-тонники. В Росавтодоре надеются, что сборы за пользование федеральными автотрассами обеспечат прирост ВВП до 69 млрд руб. Пока власти подсчитывают будущую прибыль, участники рынка логистических услуг предупреждают: дорожные сборы отразятся не только на перевозчиках, но и на конечном потребителе.



— административный ресурс —

Через год грузовики с разрешенной массой более 12 тонн будут платить за проезд по федеральным дорогам 3,7 руб. за каждый километр. «Деньги, полученные от владельцев транспортных средств, будут направляться в Федеральный дорожный фонд, который является основным инструментом финансирования в том числе ремонта и содержания дорог»,— заявили в Федеральном дорожном агентстве (Росавтодор)

Соответствующую систему планируется создать к 15 ноября 2015 года. Она будет включать мобильных контроль (не менее 100 специальных автомобилей будут курсировать по трассам) и стационарный: не менее 480 рамных конструкций установят на самих дорогах. Нарушителей будут автоматически фиксировать с помощью видео и фото.

Отвечать за эксплуатацию дорог будет ООО «РТ-Инвест Транспортные системы», учредителем которого являются ГК «Ростех» и ООО «РТ-Инвест», в рамках государственно-частного партнерства. Компания уже подписала концессионное соглашение на 13 лет с Росавтодором. «За данный период концессионер полностью обеспечит создание за свой счет и эксплуатацию системы взимания платы, в том числе автоматизированный сбор, обработку, хранение и передачу данных о движении грузовых транспортных средств массой свыше 12 тонн в режиме реального времени»,— подчеркнули в ведомстве.

Система взимания платы (СВП) охватит 50 774 км федеральных автотрасс. В Росавтодоре рассчитывают, что реализация проекта даст существенный прирост ВВП: от 41 млрд руб. в 2016 году до 69 млрд руб. в 2025 году. Увеличение налоговых поступлений без учета платы за проезд составит от 13 млрд руб. в 2015 году до 19 млрд руб. в 2025 году. Таким образом, дополнительные поступления в федеральный дорожный фонд составят до 50 млрд руб. в год, говорят в ведомстве.

В основе реализуемого проекта СВП лежит принцип «потребитель платит за износ дорожного полотна», уже давно принятый во всем мире. При разработке СВП Росавтодор исходил из исследования, сделанного по заказу Министерства транспорта в 2010–2011 годах,— научно-исследовательской и опытно-конструкторской работы (НИОКР) по теме «Научное обоснование технических и технологических решений системы взимания платы за проезд по федеральным автомобильным дорогам общего пользования с владельцев (пользователей) транспортных средств, максимальная (полная) масса которых более 12 тонн и ее опытное внедрение». Как выяснили эксперты, доля 12-тонников в общем транспортном потоке составляет в среднем 17% — именно на них ложится больше поло-

вины ущерба, наносимого автодорогам транспортом,— 56%. По данным НИОКР, один 12-тонник по отрицательному эффекту для дорожного полотна равен 90 тыс. легковых автомобилей. В рублевом выражении сумма ущерба — 3,5 руб. на один приведенный километр.

Взимание платы с грузовиков пойдет не столько на развитие федеральных трасс, сколько на компенсацию наносимого вреда. При этом количество 12-тонников ежегодно увеличивается на 4%. В то время как темпы развития дорожной сети РФ в три раза отстают от роста автопарка, что и приводит к перегрузке дорог автотранспортом.

С точки зрения участников рынка логистических услуг внедрение международного опыта на российской почве оправданно. «Безусловно, крупнотоннажный транспорт наносит ущерб дорожному полотну и нововведение улучшит ситуацию»,— убежден Александр Павлов, директор по операциям FM Logistic. Он напоминает, что особенно актуальна проблема в период весенней распутицы — например, в Татарстане, где хорошее состояние трасс, принимают специальные меры для сохранения дорожного полотна. Там вводят дополнительные ограничения до 3–4 тонн на ось весной, чтобы снизить нагрузку на шоссе.

В то же время директор департамента «Молком» Тимур Ратников напоминает: речь идет не о 12-тонниках, а о транспортных средствах с разрешенной максимальной массой более 12 тонн. «Разрешенная максимальная масса — это масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой. Таким образом, фактически плата за проезд будет взиматься со всех транспортных средств грузоподъемностью более 9–10 тонн (в зависимости от конструктивных особенностей)»,— подчеркивает эксперт.

И хотя оценить эффективность новой системы можно будет только после учета пройденных километров ТС по сети федеральных дорог, некоторые последствия можно прогнозировать уже сейчас.

Последствия для рынка

Среди плюсов — дополнительные средства, которые пойдут на развитие сети федеральных дорог и их ремонт. Среди минусов — увеличение нагрузки на второстепенные дороги: те, кто не захочет платить, будут ездить федеральными трассами по местным и региональным шоссе. Кроме того, нововведение приведет к росту себестоимости перевозок, который, в свою очередь, закончится увеличением цен для клиентов транспортных компаний. «Инициатива Росавтодора, скорее всего, ударит по собственникам транспортных компаний и представителям логистического бизнеса, став дополнительной фи-

Денег за проезд с грузовиков пойдут не столько на развитие федеральных трасс, сколько на ремонт уже существующих

нансовой нагрузкой, которая будет увеличивать стоимость обслуживания грузовика»,— убежден Юрий Зорин, исполнительный директор «Хино Моторс Сэйлс». Так, по подсчетам Тимура Ратникова, при среднерыночной стоимости 1 км пробега крупнотоннажного транспорта на крутореис 30–35 руб., введение платы 3,7 руб. за 1 км даст рост тарифов на перевозку автотранспортом на 10–12%. Однако вряд ли платные трассы приведут к переоборудованию парка логистических компаний в пользу малотоннажных транспортных средств. «Даже после увеличения тарифов в ноябре 2015 года на 10–12% перевозка 20 тонн груза одним транспортным средством будет обходиться дешевле, чем перевозка этого же груза на двух-трех транспортных средствах с разрешенной максимальной массой менее 12 тонн (это „правило“ работает на расстоянии перевозки более 500 км),— подчеркивает Тимур Ратников.

«Реализация этого решения правительства РФ станет своего рода катализатором, который вызовет рост цен на товары и услуги»,— считает Сергей Власов, начальник управления организации грузовых перевозок по России DPD в России.— Перевозчики включают в свои тарифы дополнительные затраты на оплату проезда большегрузных транспортных средств по дорогам федерального значения, соответственно, их клиенты включают эти дополнительные затраты в стоимость своих услуг». В свою очередь, производители будут закладывать дополнительные издержки на транспортировку в себестоимость товаров. В итоге платить за дополнительные издержки будет конечный потребитель, убежден эксперт.

В то же время новые условия работы сделают рынок логистических услуг прозрачнее, уверены его участники. Если контроль за соблюдением новых правил будет жестким, «серые» перевозчики будут вынуждены уйти, что улучшит качество оказываемых услуг в целом.

По мнению экспертов, дорожный сбор для тяжеловозов приведет не только к увеличению издержек транспортных компаний, но и к переориентации спроса. Бесплатный проезд по автотрассам на фоне платы за пользование железнодорожной инфраструктурой ставил автопоездки в невыгодное положение. «Различные подходы к финансированию железнодорожной и автодорожной инфраструктур искажали конкуренцию в пользу автотранспорта, который освобожден от каких бы то ни было сборов за провоз грузов по общей сети федеральных дорог»,— подчеркивает Айвар Тауриный, региональный директор Stena Line по России, СНГ и Прибалтике.

Мария Карнаух

Меняем точки притяжения

— тенденция —

Кто-то проиграет, кто-то выиграет, но глобально по объему ввозимых в Россию грузов ситуация не изменится»,— утверждают в руководстве холдинговой компании «Транссертико». Аналогичной позиции придерживаются и другие игроки рынка. «С учетом переориентации импорта на регионы ЮВА, Латинской и Южной Америки должно произойти увеличение объемов перевозок морским транспортом на этих направлениях. Вместе с ростом импорта увеличатся объем внутрироссийских автомобильных отправок и потребность в складских площадях со специальными режимами хранения на соответствующих направлениях»,— считает Руслан Киес, генеральный директор ЗАО «Русский логистический провайдер». По его прогнозам, в связи с активной переориентацией части отраслей российской экономики на Китай увеличивается и будет расти объем железнодорожных перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть РФ.

В преддверии Нового года и сезонного роста спроса в компаниях оптимистично предполагают стабилизацию на рынке, но не во всех его секторах. «Мы ждем, что четвертый квартал будет немного активнее и товаропотоки подрастут на 5–10% по сравнению с третьим кварталом»,— говорит господин Малахов. А вот в сегменте девелоперской логистики уже сегодня предвещают весеннюю стагнацию. «Введенные ограничения со стороны США и Европейского союза рынок складской логистики в полной мере почувствует, вероятнее всего, в марте-апреле 2015 года. Снижение курса рубля уже вызвало общее повышение цен на значительную часть потребительских товаров и снижение покупательской активности (спроса). К марту-апрелю товарные запасы будут формироваться на основании прогнозов, которые ритейлеры делают в настоящий момент, и очевидно, что они будут скорректированы»,— прогнозирует госпожа Винокурова.

В девелоперском бизнесе ограничения также вызвали сокращение инвестиций, что уже в краткосроч-

ной, полугодовой, перспективе отразится на объемах ввода новых складских площадей. По мнению экспертов, в худшем случае можно ожидать повторения сценария 2008–2009 годов, но в более мягкой форме. «По мере нормализации политической ситуации можно ожидать и оживления российской экономики, укрепления курса рубля и, как следствие, экономического роста»,— заключают в «Молком».

Кроме того, уверены в компаниях, даже в процессе изменения экономической ситуации и переориентации транспортных потоков у всех логистических компаний есть относительно равные шансы, так как на рынке всегда есть сегменты, которые продолжают расти в кризис. «Важно не упустить время и занять свою нишу. Так, за прошедшее лето отечественный рынок дистанционной торговли показал значительный рост. Сейчас Россия находится в первой десятке по числу покупок в интернет-магазинах, чего в прошлом году не наблюдалось»,— отмечают в компании СДЭК.

Андрей Михайлов

Госзаказ автоматизирует логистику

— административный ресурс —

Группа площадок электронных торгов **ОТС.ru**, являющаяся партнерским проектом площадки государственных закупок **«РТС-тендер»**, запустила автоматизированный сервис логистики. Возможность автоматизировать процесс заказа логистических услуг по итогам проведения торгов в электронной форме будет протестирована поставщиками госзаказа на **ОТС.ru**, а затем внедрена и непосредственно в **«РТС-тендер»**. Проект реализован совместно с системой управления грузоперевозками **Log4Pro**.

Чаще всего все вопросы по организации доставки товаров ложатся на плечи поставщика, победившего в тендере, говорит гендиректор ОТС.ru Дмитрий Пангин. Теперь же каждый поставщик, разместивший заявку на участие в торговом процессе, через свой личный кабинет на площадке сможет воспользоваться опцией «тендер на грузоперевозку». Этот тендер будет проходить

параллельно с основным с учетом всей информации по контракту и параметрам сделки. По окончании основного тендера победивший поставщик сразу получит наилучшего поставщика по результатам параллельного тендера для реализации доставки товара. В любой момент заказчики и поставщики основного и параллельного тендеров могут связаться друг с другом по встроенному сервису видеосвязи для уточнения деталей, или провести вебинар. До сих пор автоматизированный сервис по поиску логистических услуг не был представлен ни на одной из электронных торговых площадок в России, замечает господин Пангин.

Помимо упрощения основной задачи по транспортировке грузов сервис позволяет поставщикам сократить логистические расходы от 8% до 13% стоимости логистических услуг за счет открытого конкурса среди транспортных поставщиков.

Однако представители других площадок пока отнеслись к нововведению ОТС.ru осторожно. В

пресс-службе другой крупнейшей госплощадки, «Сбербанк АСТ», заявили, что в ближайшее время аналогичный сервис внедрять не планируют. Гендиректор крупнейшего коммерческого оператора электронных торгов Fabrikant.ru Сергей Габестро также отметил, что планов «по автоматизации логистики и склада» на его площадке нет. «Среди логистических сервисов и так слишком высока конкуренция, вряд ли электронные площадки тут способны разработать конкурентоспособный продукт»,— считает он. Более перспективным, по мнению господина Габестро, является «создание различных сервисов для обеспечения всего документооборота закупщиков, включая систему поддержки жизненного цикла контрактов». По мнению директора по развитию компании Webinar.ru Виктора Христенко, эффективнее было бы выделить отдельную электронную площадку в структуре основной, но исключительно для тендеров по логистике.

Екатерина Суворова

Эффективные программы лизинга автотранспорта для Вашего бизнеса

Надежность
Компания осуществляет деятельность на рынке лизинговых услуг РФ с 1993 года

Оперативность
Принятие решения за 9 рабочих часов

Специальные условия
Партнерские программы с поставщиками техники

Простота
Минимальный пакет документов по программам экспресс финансирования

Экономичность
Одно из лучших предложений по удорожанию на рынке

Доступность
60 филиалов в крупнейших городах России и дочерние компании в Казахстане, Украине и Беларуси

>7000

единиц автотранспорта

передано в лизинг в 2013 году

242.500

млн рублей

совокупный объем портфеля за 2013 год

ЗАО «Сбербанк Лизинг»
119285, г. Москва, Воробьевское шоссе, д. 6
+7 (495) 780-73-00 / www.sberleasing.ru

Реклама