ЛОГИСТИКА

Серые и опасные

Гармонизация российских правил перевозок опасных грузов с общеевропейскими не решила существующих проблем на внутрироссийском рынке. Недостаточная ответственность за нарушения правил безопасности позволяет половине рынка оставаться вне закона.

— правила игры —

ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

Учитывая высокий уровень дорожно-транспортных происшествий на дорогах России, безопасность перевозки опасных грузов нуждается в особом внимании

Согласно данным ООН, более половины всего мирового грузооборота составляют перевозки опасных грузов — взрывчатых, воспламеняющихся, ядовитых и тому подобных веществ, требующих специальных условий транспортировки, перегрузки и хранения. В России перевозки таких грузов всеми видами транспорта достигают 20%, или примерно 800 млн тонн. Из них больше половины всего объема — 65% — перевозится автомобильным транспортом. Учитывая высокий уровень дорожно-транспортных происшествий на дорогах России, именно в этом сегменте рынка наиболее остро стоит вопрос о безопасности перевозок опасных грузов: необходимо использование дорогостоящей специализированной техники и оборудования, в машине должны находиться необходимые средства защиты от возможных нештатных ситуаций с грузом, а сам водитель должен обладать квалифицированными знаниями о том, чего в принципе можно ожидать от груза и как действовать в случае аварии.

Вот уже несколько лет прошло с того момента, когда перевозки опасных грузов перестали быть лицензируемым видом деятельности в нашей стране, а в 2012 году Россия присоединилась к международной Конвенции о дорожной перевозке опасных грузов 1957 года (ДОПОГ). По словам участников рынка, унификация российских и международных правил существенно ужесточила процесс подготовки документов и увеличила требования к обеспечению безопасности, что потребовало от перевозчиков дополнительных усилий и расходов.

Так, на перевозку опасного груза требуется оформить дополнительные документы, где указываются все характеристики транспортируемого опасного вещества: его наименование и номер по классификации ООН, группа упаковки, наименования и адреса отправителей и получателей груза, другие специальные характеристики. Кроме того, груз обязательно должен быть маркирован, то есть на контейнере или цистерне должен находиться соответствующий содержимому знак в виде оранжевой таблички 30х40 см с черной окантовкой 15 мм. Табличка должна быть светоотражающей и долговечной, и не должна отделяться от крепления в течение 15-минутного пребывания в огне.

Однако, как показывает опрос участников рынка и экспертов, ужесточение требований лишь увеличило расходы добросовестных профессиональных перевозчиков опасных грузов. Для тех, кто правила соблюдать и не собирался, новые требования не создали дополнительных проблем. По различным данным, от 50% до 80% перевозок опасных грузов автотранспортом во внутрироссийском сообщении осуществляется перевозчиками без соблюдения законодательно установленных правил.

Как и во всем мире, несоблюдение правил перевозок опасных грузов влечет за собой административную ответственность, которая выражается, как правило, в виде денежного штрафа. Российский КоАП за игнорирование требований перевозки в зависимости от характера нарушения наказывает водителя штрафом в размере 2–2,5 тыс. руб. или лишением прав на управление транспортным средством на срок от четырех до шести месяцев. Должностные лица, ответственные за перевозку, могут подвергнуться штрафу в размере от 15 тыс. до 20 тыс. руб., юридические лица заплатят в 25 раз больше — от 400 тыс. до 500 тыс. руб.

Как выяснилось, именно в этой разнице и заключена основная проблема: если водитель транспортного средства оформил свою деятельность как индивидуальный предприниматель (ИП), то ответственность за нарушение правил перевозок он несет как должностное лицо, а не как юридическое.

Заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов сетует, что, несмотря на приведение российских правил перевозки опасных грузов к единому с европейцами стандарту, говорить об одинаковом их исполнении пока не приходится. «Россия ратифицировала европейское соглашение по ДОПОГ, в том числе правила перевоза грузов автомобильным транспортом, поэтому у нас действуют такие же нормы и правила, как и в Европе. Мы в полной мере осуществляем контроль за международными перевозками опасных грузов. Говорить того же о российских перевозках не приходится — слишком очевиден перекос в наказании за неисполнение требований перевозок»,— констатирует он.

Релевантной статистики нарушений в сфере перевозки опасных грузов в России не существует, так как у сотрудников ГИБДД нет возможности отслеживать и проверять каждый подобный груз и каждого перевозчика. Но даже выборочные данные свидетельствуют об ухудшении динамики в этой сфере. Например, в октябре прошлого года сотрудники автоинспекции Подмосковья в ходе недельного рейда по опасным грузам выявили 185 нарушений правил перевозки. А во время июньского рейда текущего года также за неделю было выявлено уже свыше 300 правонарушений. Среди наиболее распространенных случаев — управление технически неисправным транспортным средством и нарушение правил перевозок опасных грузов.

Законная утечка

Председатель комиссии по безопасности Общественной палаты РФ Антон Цветков считает, что виной происходящему — пробел в законодательстве, заключающийся в несоразмерности штрафа возможному ущербу для экономики страны. Штраф в 15–20 тыс. руб. несопоставим с полумиллионным, поэтому большую часть рынка серых перевозчиков опасных грузов и составляют предприниматели, которые являются владельцами транспортного средства, перевозчиками, водителями и ИП в одном лице, считает эксперт.

Кроме того, по мнению Антона Цветкова, отрасли необходима более эффективная система контроля за перевозкой опасных грузов. «Логично их перевозить, когда дороги не забиты, в ночное время, делать какое-то ограничение скорости, выдвигать дополнительные требования к транспорту,— считает он.— В каких-то случаях необходимо, чтобы сопровождали сотрудники ГИБДД, необходимо повышать требования к водителям».

Президент Российской ассоциации перевозчиков (РАП) Владимир Приказчиков полагает, что усложнение получения всех необходимых документов привело к еще большему росту серых перевозчиков и падению уровня квалификации добросовестных компаний. «Получается ситуация, в которой вариантов для развития отечественного рынка перевозок опасных грузов нет. Те компании, которые занимаются экспортом и импортом, безусловно, внимательно относятся к документам, автопарку, нанимают и обучают профессионалов — они в этом заинтересованы. Но во внутрироссийских перевозках они не заинтересованы: выгоды меньше, конкуренция выше»,— указывает господин Приказчиков.

Президент РАП уверен, что в условиях повышения цен на автозапчасти и роста конкуренции на рынке все участники стремятся повысить свои доходы, по максимуму уменьшив себестоимость. «Перевозчик, имеющий минимальное необходимое оборудование для перевозки опасных грузов, возьмется за заказ не особенно задумываясь о последствиях. На сегодняшний день уровень профессионализма автоперевозчиков настолько низок, что многие даже не догадываются о том, какие документы необходимы — все решается взятками, ну или, в лучшем случае, штрафами»,— рассказывает он.

В компании, занимающейся международными перевозками, AsstrA Associated Traffi AG считают, что оформить документы на перевозку опасных грузов квалифицированному специалисту несложно. Сложно это сделать быстро и качественно без соответствующей квалификации. «Конкуренция в данной сфере умеренная, так как далеко не все перевозчики считают целесообразным нести дополнительные затраты, приобретать дополнительное оборудование, получать лицензии на перевозку опасных грузов и отправлять водителей на соответствующее обучение. Но из-за отсутствия должного контроля на внутрироссийском рынке достаточно широко распространена практика перевозок опасных грузов без использования специально оборудованного подвижного состава, а также обученных водителей»,— констатируют в компании.

Другие участники рынка отмечают, что даже в международном сообщении продолжают встречаться серые перевозчики, что уж говорить о внутрироссийском рынке, где контроль ниже. «Крупные компании, которые в том числе занимаются международными перевозками, неукоснительно следуют стандартам безопасности и практически не испытывают конкуренции со стороны серых перевозчиков, но они есть даже там. Что уж говорить о внутреннем рынке»,— подтверждает критическую ситуацию Юнус Ибрагимов, директор по маркетингу транспортной компании «Лидерспецтранс». По его словам, основная сфера работы серых перевозчиков опасных грузов — это транспортировка кислот, лаков, красок: здесь их процент выше среднего. «Если говорить в целом о рынке перевозок опасных грузов в РФ, то серых перевозчиков не менее 50%»,— оценивает он.

Единственный вариант победить серых перевозчиков — установить более жесткий контроль на дорогах, увеличить ответственность грузоотправителей за нарушение правил работы с опасными грузами, а штрафы для ИП сделать такими же, как и для фирм,— до 500 тыс. руб. Только это, по мнению экспертов, может дать достаточный стимул для того, чтобы серые перевозчики покинули этот рынок. «Логистика — кровеносная система любого государства. Если допустить, что в такой серьезной сфере как автоперевозки будет продолжаться такой бардак, то может рухнуть вся транспортная система»,— предостерегает глава РАП Владимир Приказчиков. По его словам, стремясь соответствовать европейским стандартам, «мы забываем, что российским реалиям они могут не вполне соответствовать. Или не соответствовать вовсе».

Мария Платонова

Восточный вектор

— смена транспортных средств —

Девальвация рубля привела к смене вектора и структуры поставок экспортных и импортных грузов в РФ. Если до последнего времени основной товаропоток шел с Запада, то буквально в течение последних двух лет не только сырьевой, но и потребительский импорт пошел в направлении Востока, в страны Азии. В бизнес-сообществе прогнозируют постепенное перетекание восточных грузов с автомобильной на морскую и железнодорожную доставку.

Логистические компании РФ указывают, что с середины 2014 года наблюдают значительные изменения в бизнес-процессах своих клиентов и соответствующим образом корректируют свои цепочки грузооборота. Отрасль логистических услуг вполне ожидаемо сократила товаропоток как в импорте, так и в экспорте, что способствовало уходу с рынка небольших фирм. Впрочем, и крупным холдингам пришлось прочувствовать негативные последствия: вносить изменения в масштабы и менять направления поставок. В частности, произошло переключение поставок импорта из стран Юго-Восточной Азии, среди которых основными считаются Китай и Индия. «Перечисленные процессы происходят по причинам, ни для кого не являющимся секретом. В связи с ростом курсов европейской и американской валют импортеры стали искать дешевые рынки для заказов продукции и нашли их в странах третьего мира. Кроме того, этот тренд поддержало продуктовое эмбарго, введенное в августе 2014 года»,— отмечают в холдинге STS-Logistics. Речь идет прежде всего об увеличение товарооборота между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, в большей степени это касается Китая, а также со странами Южной Америки.

Второй важный фактор — это курс властей на импортозамещение, что привело к переориентации поставок на высококонкурентные внутренние маршруты. «Прекращены поставки ряда товаров из стран Европы, США и Австралии, в первую очередь продуктов питания. При этом товары из других стран их не заменили полностью. Скорее произошла их замена отечественной продукцией, которую от мест производства надо доставлять потребителям»,— рассказывает Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент».

Наконец, девальвация национальной валюты сделала отечественную продукцию, в первую очередь продукты питания, значительно более привлекательными на внешних рынках. Дело в том, что азиатские страны испытывают серьезный дефицит продовольствия из-за роста населения и уровня его благосостояния, что привело к повышению потребления пищи, в особенности мяса. А для его производства необходимы корма и зерно. Вторая причина заключается в изменении климата, который ухудшил условия для сельского хозяйства и производства продовольствия в Азиатском регионе. Кроме того, в Китае и других странах Восточной Азии быстро растет потребление бумаги, продукции деревообработки, существует дефицит многих видов минерального сырья. «Появились новые интересные маршруты из Азии и Китая. Например, скоростные поезда по железной дороге через погранпереход Манчжурия—Забайкальск. Стоит особо подчеркнуть что роль железнодорожных перевозок в последнее время заметно возросла»,— говорит Александр Соболев, генеральный директор холдинговой компании «Транссертико». По его словам, появились интересные маршруты, составляющие достойную конкуренцию автотранспорту.

Кроме того, актуальным трендом в развитии логистики за последние два года стала трансграничная торговля с азиатскими странами в связи с выходом китайских интернет-площадок на российский рынок. «В этом году сохраняется значительный поток грузов из Китая, что напрямую связано с активностью китайских интернет-магазинов на российском рынке. И это на фоне общего сокращения импорта как с Запада, так и с Востока из-за падения рубля»,— указывает Игорь Алексашов, руководитель транспортной службы логистической компании ПЭК. С ним соглашаются в холдинге STS-Logistics. «Этот сегмент бизнеса имеет свою специфику и нормативные ограничения, однако число 3PL-операторов, предлагающих данный сервис, растет. По данным официальной статистики, на конец сентября 2015 года объем отправлений из китайских интернет-магазинов российским покупателям достиг показателя 80 млн посылок — это в полтора раза выше показателя предыдущего года»,— замечают в холдинге STS-Logistics. По словам экспертов, такая динамика потребления диктует соответствующий уровень логистического сервиса, к качеству которого поставщики предъявляют все более жесткие требования.

Между тем участники транспортного рынка в новых реалиях столкнулись со значительным ростом операционных расходов. Среди них увеличение расходов на закупку, лизинг и обслуживание техники, а также рост затрат на топливо из-за падения рубля. «Сокращение доходов государства также приводит к вводу новых налогов, яркий тому пример — ввод оплаты проезда фур по федеральным трассам, что может повлиять по увеличение стоимости автомобильных грузоперевозок на 10–15%. Сокращение импорта и, как следствие, общего объема перевозок привело к росту конкуренции на рынке автоперевозчиков, предлагающих транспорт в аренду. В результате при росте издержек перевозчиков ставки в течение года оставались на одном уровне или даже снижались»,— говорит господин Алексашов. Коллегу поддерживают в холдинговой компании «Транссертико». «Импорт за последний год значительно упал, и пока объемы импорта не вернутся на прежние, докризисные показатели, существующая инфраструктура полностью справляется с потребностями рынка. Более того, терминалы и склады демпингуют и стараются всячески удержать не таких уж многочисленных клиентов»,— комментирует ситуацию господин Соболев.

С другой стороны, указывают в компании ПЭК, сегодняшнего объема терминалов и автодорог явно недостаточно для потенциального объема грузопотока между Россией и странами Азии. «Скорость строительства инфраструктуры пока не соответствует масштабам страны: на создание современной сети автодорог от Мурманска до Владивостока уйдут десятилетия при нынешних темпах строительства. Очевидно, что они не вырастут при снижении доходов государства»,— считает господин Алексашов. По его мнению, ввод платных дорог позволит компенсировать не более 20–25% ежегодных затрат на строительство инфраструктуры, то есть увеличить темпы строительства в несколько раз точно не получится. Об этом же говорил и представитель транспортной группы Fesco. «Для Дальнего Востока тема инфраструктуры, пожалуй, ключевая: этому региону нужна некая революция в инфраструктуре»,— подчеркивают в руководстве группы Fesco.

В холдинговой компании «Транссертико» прогнозируют, что доля экспорта в товарообороте будет продолжать расти. «Учитывая закручивание гаек для автоперевозок, будут активно развиваться железнодорожные перевозки — как международные, из Китая в Россию, так и внутрироссийские железнодорожные перевозки по этому географическому направлению»,— ожидает господин Соболев. По его мнению, в будущем возрастет роль Новороссийского морского порта с учетом последних внешнеполитических событий. «Мы уже видим тот рост, и он будет увеличиваться и дальше. Также будут активно развиваться авиаперевозки, особенно внутрироссийские»,— заключает эксперт. Действительно, южные порты России с трудом справляются с дополнительным грузопотоком продуктов питания из Турции, Израиля и Ближнего Востока. Кроме того, растут поставки из Бразилии, Японии. «Учитывая расстояния между Россией и теми странами, с которыми экономическое сотрудничество сейчас активно развивается, основная нагрузка легла на морской транспорт и железные дороги. Понятно, что „восточное направление“ будет развиваться, а значит, потребуется и соответствующая логистическая инфраструктура»,— отмечает господин Баранов. При этом создавать ее нужно постепенно, чтобы проекты имели приемлемую окупаемость.

Андрей Михайлов

Импорт России из Китая ($14 637,72 млн)

№ п/п	№№ групп ТН	Наименование	Январь—июнь 2015 года: Объем импорта ($ млн)	Доля в целом в импорте (%)	Изменения к аналогичному периоду 2014 года (%)
1	84–90	Машины и оборудование	5428,43	37,00	–40,8
		в том числе			
	85	Электрические машины и оборудование, аппаратура для записи	1973,43	13,56	–39,2
	84	Энергетическое, технологическое и другое оборудование, станки, насосы, пр.	2422,10	16,57	–38,8
	87	Автомобили, тракторы, др. транспортные средства	569,17	4,10	–57,7
2	43	Пушнина, меховое сырье, мех, изделия	518,14	3,56	1,0
3	42	Изделия из кожи	248,58	1,71	–24,7
4	62	Одежда текстильная	868,61	6,16	–37,3
5	64	Обувь	801,58	5,47	–34,4
6	61	Одежда из трикотажа	721,88	4,93	–50,8
7	28, 29, 38–40, 54, 55	Химические товары	1501,31	10,27	–30,9
		в том числе			
	39	Пластмассы, изделия из них	503,71	3,42	–44,5
	29	Органические химические соединения	295,73	2,05	8,0
	54	Химические нити	166,99	1,16	–7,0
	28	Продукты неорганической химии	121,64	0,82	–22,6
8	63	Прочие готовые текстильные изделия (белье постельное, покрывала, шторы)	304,87	2,05	–58,6
9	95	Игрушки, спортивный инвентарь	258,18	1,78	–30,0
10	69	Керамические изделия	109,96	0,75	–22,3
11	2	Мясо	9,1	0,06	+297,1
12	94	Мебель, матрацы, осветительные приборы	472,10	3,42	–43,6
13	73	Изделия из черных металлов	431,01	2,94	–36,7
14	20	Продукты из овощей, фруктов, орехов	140,29	0,95	–31,7
15	27	Минеральное топливо, нефть/продукты	85,28	0,61	–0,6
16	83	Изделия из недрагоценных камней	182,63	1,23	–10,0
17	07	Овощи, горох, фасоль и др.	216,70	1,50	+14,1
18	08	Фрукты	103,28	0,68	9,8
19	82	Столовые приборы	149,83	1,02	–36,9
20	60	Трикотажное полотно	59,80	0,42	–20,9
21	16	Готовые пищевые продукты из мяса	119,77	0,82	–38,8
22	12	Масличные семена и плоды	19,13	0,13	–12,6
23	70	Стекло и изделия из него	89,04	0,59	–34,9
24	10	Зерновые	0,8	0,00	–64,5