



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Понедельник 15 апреля 2019 №66/П (6546 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**



15 Россия сделала серьезный прорыв в цифровизации таможни, опробовав систему слежения за санкционным транзитом с использованием электронных пломб

16 Замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило: мы готовы искать компромисс с операторами

Грузовая автодиета

Государство в нынешнем году намерено завершить конкурсные процедуры и выбрать концессионера, который займется созданием автоматизированной системы весогабаритного контроля движения транспортных средств на федеральных трассах (АСВГК). Пока есть два претендента — «РТ-Инвест Транспортные системы» и «Ростелеком». «Б» разбирался, что рынок и профильные ведомства думают о том, какой должна быть эта система и как устранить уже выявленные изъяны автоматизации, нормотворчества и исполнения.

— госрегулирование —

Что представляет собой АСВГК

В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на федеральных трассах планируется к 2024 году установить 387 пунктов весогабаритного контроля (ВГК) против 28 имеющихся сегодня, на региональных — 366. Создавать эту систему на федеральном уровне решено на концессионных началах. Концессионер за ее создание и оперирование будет получать от концедента плату в размере 8,64 млрд руб. в год в течение 11 лет.

По мнению Минтранса, говорил в конце марта на конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности-2019» Григорий Волков, и. о. директора департамента госполитики в области дорожного хозяйства министерства, операторов систем ВГК должно быть несколько, однако на федеральном уровне — только один.

«Создание АСВГК, учитывая значительную стоимость и техническую инновационность системы, предполагается провести без привлечения государственного финансирования, только за счет частных инвестиций», — пояснили «Б» в Минтрансе. Там отмечают, что государственную АСВГК в силу входящих в ее состав компонент не может создавать иностранный инвестор, а также российское юрлицо, решения которого прямо или косвенно могут определять иностранные резиденты (за исключением случаев, определенных международным договором РФ и другими нормативными актами).

В конце декабря частную концессионную инициативу (ЧКИ) по созданию АСВГК на федеральных трассах выдвинул оператор системы «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). Однако по закону, если в течение 45 дней после подачи ЧКИ появляется альтернативная заявка, концессионное соглашение нельзя заключить без конкурсных процедур.

И в феврале у РТИТС появился конкурент — «Ростелеком», уже оперирующий весогабаритным контролем на региональных автодорогах. Компания 1 февраля подала в Минтранс заявку, подкрепив, что обладает значительным опытом по созданию, модернизации и обеспечению функционирования систем АСВГК, необходимой материально-технической базой и квалифицированным персоналом. Компанией создано и модернизировано более 47 комплексов, сообщалось в заявке, 26 из них «Ростелеком» эксплуатирует.

Как говорил господин Волков, ведутся подготовка и структурирование конкурсных процедур, Минтранс готовит доклад в правительство, которое должно определить порядок проведения конкурса. Он уточнил, что рассчитывает на завершение конкурсных процедур в текущем году, ближе к четвертому кварталу. В этом же году планируется и определение победителя, однако, отметил Григорий Волков, конкурс предусматривает ряд процедурных вопросов, в частности финансовое закрытие.

Зачем нужна федеральная АСВГК

«Государственная система ВГК должна создать равные условия для всех грузоперевозчиков по соблюдению требований законодательства», — говорят в Минтрансе. — Именно поэтому Минтранс изначально обсуждает проект системы с коммерческими перевозчиками и грузоотправителями, экспертами и отраслевыми ассоциациями». В 2016–2018 годах министерство и Росавтодор обрабатывали существенное количество замечаний и предложений отраслевых ассоциаций к проекту создания АСВГК, говорят в Минтрансе, паспорт проекта в октябре 2018-го прошел обсуждение в Общественной палате. «Важно отметить, что в существенной степени профессиональное сообщество перевозчиков стало инициатором разработки АСВГК», — уверяют в министерстве.

Сейчас на территории РФ весогабаритный контроль осуществляется в основном на стационарных и передвижных пунктах контроля, что, по мнению Минтранса, недостаточно. Это обусловлено незначительным охватом контроля трафика тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, невозможностью организовать постоянный контроль в крупноузловом режиме, длительностью проведения процедур, существенными затратами на организацию как самих указанных пунктов, так и обеспечения их функционирования, а также человеческим фактором», — говорят в министерстве, отмечая, что, по данным Росавтодора, как минимум треть перевозок на федеральных трассах совершается с нарушением установленных правил в части ВГК.

«Грузовики массой свыше 12 тонн — порядка 1,2 млн. Получается, что на дорогах более 400 тыс. перегруженных транспортных средств нарушителей», — отмечают в Минтрансе. — По данным Росавтодора, пилотные пункты АСВГК выявляли грузовики общей массой 120–140 тонн вместо разрешенных 44 тонн».

Ежегодный ущерб дорогам от перевозок со сверхнормативными нагрузками, по данным Российской ассо-



Опыт эксплуатации системы весогабаритного контроля в регионах пока нельзя назвать удачным

циации территориальных органов управления автомобильными дорогами, измеряется триллионами рублей, что в несколько раз превышает общий объем дорожных фондов, отмечают в Минтрансе.

«Автоматизация контрольных функций в сфере ВГК позволит повысить безопасность дорожного движения и грузоперевозок, обеспечить неотвратимость фиксации допущенных нарушений, повысить срок службы автодорог и сформировать предпосылки для исключения фактора нарушения действующих весогабаритных норм как механизма ценообразования на рынке грузоперевозок», — пояснили «Б» в министерстве.

Что не так в весогабаритном контроле сегодня

Опыт эксплуатации системы ВГК в регионах, по данным автоперевозчиков, пока нельзя назвать полностью удачным. «И жалобы транспортных компаний, и периодические сообщения в СМИ говорят о том, что новые весы не всегда работают корректно», — поясняет директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. — К тому же пока у автоматических приборов значительно меньшая точность, чем у стационарных. Быть без вины виноватыми не хочется никому, поэтому проблему нужно решать. Среди возможных путей — проверка новых комплексов и качественная калибровка их погрешности в соответствии с нормами. Кроме того, перевозчикам необходимо дать доступ к данным по «проштрафившемуся» транспорту сразу с нескольких рамок АСВГК, чтобы избежать возможных ошибок конкретной системы. В любом случае работа автоматических комплексов должна быть понятной и прозрачной».

«Мы сталкиваемся со следующими проблемами в организации АСВГК», — рассказывает технический директор группы компаний Asstra Вадим Плотников. — Это несоответствия в параметрах места установки автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК): большинство пунктов расположены на неровных участках дороги, вблизи переэкстректов, автобусных остановок и т. п. Также это некорректная работа весогабаритного измерительного оборудования: в рейсе автопоезд может пройти без нарушений — например, на четырех АПВГК нарушений не выявлено, а на пятом зарегистрируют перегруз. АПВГК может регистрировать превышение габаритных размеров из-за антенны или же из-за того, что автопоезд подпрыгнет на неровной дороге. Это несоответствие ограничений по осевым нагрузкам категории дороги: авто следует по дороге с допуском 11 тонн на ось, но штраф выписывают из расчета 10 тонн». Но самая главная проблема, говорит господин Плотников, заключается в несостоятельности судебной системы и слишком высоких штрафах за нарушение.

Руководитель технической службы Itella в России Дмитрий Макаревич говорит, что на сегодняшний день несовершенны процессы обслуживания и ремонта комплексов ВГК, а их поверку следует устраивать гораздо чаще. «Бывает так, что перевозчикам, владеющим автопоездами грузоподъемностью 20 тонн, приходят штрафы за доставку 16 тонн груза», — рассказывает он. — Такие ошибки могут быть связаны с тем, что транспортное средство, проезжающее рамку весогабаритного контроля, либо резко набирает скорость, либо снижает ее. Также причинами могут стать разрушение примыкающего дорожного полотна, крен дорожного покрытия и т. д.»

Что необходимо сделать

«Система ВГК действует уже более двух лет, и за это время собрана большая аналитика по несоответствиям и лучшим практикам использования этой системы на существующих пунктах», — говорит директор по закупкам

транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. — Важно грамотно систематизировать полученные знания и понимать, что у любой измерительной техники есть допустимая погрешность: у приборов, измеряющих вес на дороге, она зависит от указанных заводом-изготовителем параметров — чувствительности, устойчивости, частоты поверки и других факторов. На платформах нашей компании работают собственные пункты весового контроля, которые препятствуют выезду транспортного средства при наличии малейшего перегруза».

По мнению экспертного сообщества, перевозчикам должна быть предоставлена возможность оспаривания штрафов. Существующий механизм принятия решения по результатам ВГК в автоматическом режиме фактически лишает транспортные компании права на судебную защиту интересов, говорят в отрасли, так как невозможно применять положения п. 10 ст. 12.21.1 КоАП РФ «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства».

«Также необходимо прописать ответственность грузоотправителя», — полагает Александр Лашкевич. — В КоАП должны быть внесены изменения, предусматривающие ответственность грузоотправителя именно за превышение веса груза, зафиксированного в автоматическом режиме. Пока же возможность перевыставления такой претензии законодательно не закреплена».

Дмитрий Макаревич считает, что внести необходимые правки в кодекс нужно было сразу после завершения тестового режима работы АСВГК. «Все нарушения весогабаритных норм получают штраф, однако его размер зависит от величины перегруза транспортных средств», — говорит он. — Степень вины во всех случаях должна определяться в индивидуальном порядке. Например, есть транспортные компании, которые специально договариваются с грузоотправителями о дополнительной нагрузке товара с целью экономии времени и уменьшения количества рейсов. В то же время другие перевозчики ненамеренно нарушают правила весового контроля, так как груз, перевезенный на паллетах, при загрузке может неравномерно распределиться из-за разного веса паллет, что приводит к превышению допустимых норм осевой нагрузки».

По мнению Эдуарда Миронова, с точки зрения доработки нормативной базы стоит продумать вопрос отслеживания мошеннических действий, направленных на избежание проверок: «Соблюдение всех требований системы позволит выйти логистическому рынку на качественно новый уровень с едиными, честными правилами».

В Минтрансе обещают устранить замечания к качеству фиксации и претензионной работы. «Для выполнения требований грузоотправителей и грузоотправителей были выработаны критерии, которым должно удовлетворять создаваемая АСВГК на федеральных трассах», — рассказывают в министерстве. — Во-первых, при измерениях весогабаритных характеристик приборная погрешность должна учитываться в пользу перевозчика. Это пожелание было учтено и легло в том числе в основу впоследствии утвержденного приказа Минтранса России от 29 марта 2018 года. Во-вторых, грузоперевозчик, превышающий весогабаритные характеристики, должен быть об этом проинформирован. При создании государственной федеральной АСВГК это планируется реализовать с помощью СМС-сообщений с целью исключения возможного дальнейшего нарушения и повторной фиксации на следующем пункте контроля. Это пожелание также было учтено в приказе Минтранса и будет являться техническим требованием к созданию АСВГК. При этом рассматриваются именно современные способы информирования — онлайн-уведомления посредством СМС-сообщений, которые позволяют подтвердить время их получения и самостоятельно определить получателя сообщений. В-третьих, для каждого пункта контроля планируется установить те-

стовый период, в течение которого нарушители будут информироваться о нарушении без вынесения постановления о штрафах. Проработка этих задач внесена в план реализации проекта создания АСВГК. В-четвертых, прорабатываются возможность и процедура оспаривания постановлений о правонарушениях, сформированных АСВГК. От бизнес-сообщества получены предложения по проработке функционала с использованием результатов изменений коммерческого весового оборудования, установленного на местах загрузки. Есть сторонники и есть противники среди перевозчиков, этот вопрос также совместно прорабатываем».

Какой оптимальную АСВГК видит рынок

Чтобы работа была выстроена оптимально, полагает Александр Лашкевич, АСВГК должна быть единой как на федеральных, так и на региональных трассах и данные о нарушениях должны поступать в одно ведомство: «Это обеспечит единый подход и требования к оборудованию, и статистику можно получать из одного источника».

По мнению Дмитрия Макаревича, чтобы избежать перегрузов, в первую очередь необходимо оснастить территории загрузки транспортных средств специальными весами для мгновенного выявления нарушений. «Занимает такая процедура меньше десяти минут, однако польза от ее применения неоспорима», — объясняет он. — Во-первых, минимизация количества перегрузов влияет на безопасность дорожного движения. Если транспортное средство загружено по правилам, то в случае форс-мажорной ситуации машина затормозит значительно быстрее, а шанс потерять управление уменьшится в разы. Во-вторых, грузовики, осуществляющие доставки без нарушений весовых норм, гораздо меньше разрушают дорожное полотно».

Операционный директор транспортно-экспедиторской компании «Точка-Точка» Максим Алексеев полагает, что система ВГК должна быть интегрированной, прозрачной и комплексной. «В плане интегрированности АСВГК должна восприниматься не как самостоятельный контур мер и средств, а как подсистема единого комплекса контроля и безопасности пребывания грузовика на дорогах, хотя бы на первом этапе внедрения на федеральном уровне. Думаю, что объединение с системой «Платон» как первый шаг — решение здравое. Что касается прозрачности, то, несмотря на то что в рамках нацпроекта Росавтодор должен за пару лет обеспечить парой сотен стационарных весов дороги, проблеме это вряд ли решит. На наш взгляд, проблема не в том, кто устанавливает, а в том, кто против того, чтобы взвешивание и измерение на ось стало нормой для дорог. В стране есть области, где с этим более или менее наведен порядок, вместе с тем на некоторых федеральных трассах нет вообще ни одного поста или пункта. К сожалению, перегрузы в автогрузоперевозках — это коррупция власти и контролирурующих органов в регионах. И пока этот вопрос не будет решен или хотя бы локализован на уровне федеральных органов власти, реализация АСВГК будет иметь фрагментарный характер».

Господин Алексеев добавляет, что было бы неплохим посмотреть на опыт коллег из США, где 90% товаров народного потребления перевозится автомобилями и где АСВГК — это целая разветвленная сеть специализированных пит-стопов, где водитель не просто может взвесить и определить нагрузку на ось, но и беспрепятственно устранить нарушение, произвести техобслуживание, отдохнуть и т. д. И возможным это стало не потому, что был нацпроект, а потому, что в проекте участвовал бизнес. Каждая из таких точек или сеть принадлежит бизнесу, который заботится о качестве услуг и обременен социальной ответственностью перед регулятором и участниками рынка.

Евгения Чурапченко, Наталья Скорлыгина

ЛОГИСТИКА

Экспедиторам прописывают освидетельствование

Многoletний период отсутствия жесткого государственного регулирования в отрасли грузоперевозок скоро может закончиться: инициатива об усилении контроля над отечественными экспедиторами и ограничении допуска на рынок логистики иностранных игроков возникла в Государственной думе.

— нормотворчество —

Законопроект о внесении поправок в закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», разработанный первым зампредом комитета по транспорту Госдумы Виталием Ефимовым, нынешней весной наделал много шума в логистической отрасли. В конце февраля законопроект был разослан нескольким общественным организациям, включая Российский союз промышленников и предпринимателей, с просьбой дать свою оценку предложенным реформам (копия текста законопроекта есть в распоряжении «Б»).

Пожалуй, единственное, о чем не спорят участники рынка с авторами законопроекта, — это терминологические поправки к закону, в том числе к его названию. Вид деятельности по организации грузовых перевозок предлагается во всех случаях называть «транспортно-экспедиционной», а не в устаревшей советской формулировке «транспортно-экспедиционной». Однако практически все остальные поправки к федеральному законодательству, предложенные депутатом Ефимовым, как показал опрос «Б», у участников рынка вызывают только недоумение.

Суть законопроекта заключается в создании государственного реестра экспедиторских компаний, без участия в котором юридические лица и индивидуальные предприниматели не смогут заниматься этим видом деятельности. Основанием для включения в реестр должно стать наличие у организации хотя бы одного специалиста, обладающего свидетельством профессиональной компетенции государственного образца, а также наличие чистых активов на балансе предприятия в размере не менее 500 тыс. руб. «или независимой гарантии на ту же сумму». Еще один критерий допуска на рынок — «профессиональная надежность» экспедитора, которая «подтверждается отсутствием у руководителя юридического лица или ИП непогашенной или неснятой судимости за уголовные преступления в сфере экономики, экологии, законодательства о налогах и сборах, трудового и транспортного законодательства».

В законопроекте записано, что вести реестр должен уполномоченный правительством РФ орган, но в нем же содержится и рекомендация депутатов: «отдельные функции» по ведению реестра экспедиторов можно возложить на Торгово-промышленную палату (ТПП) и ее региональные подразделения, считают авторы законопроекта, один из которых (депутат Виталий Ефимов) является председателем комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ. Стоимость услуг «по проверке полноты и достоверности содержащихся в заявлении сведений», согласно законо-



Депутаты предложили взять на карандаш всех экспедиторов на отечественном рынке, обязав их регистрироваться в госреестре

проекту, устанавливается государством и «может увеличиваться не чаще чем один раз в год на индекс роста потребительских цен за прошедший год».

Чиновникам хотят добавить работы

В тексте законопроекта уточняется, что вследствие его принятия потребуются изменения в законодательство более высокого порядка — Гражданский и Налоговый кодексы, а также в Кодекс об административных правонарушениях. Кроме того, правительству и Минтрансу предстоит принять ряд подзаконных нормативных актов, на основании которых будут созданы новые структуры государственного надзора за деятельностью экспедиторов и разработаны всевозможные правила ведения экспедиторского бизнеса, львиная доля которых касается государственных денежных сборов с участников рынка, допущенных к работе. В частности, профильным органам исполнительной власти нужно будет утвердить порядок расчета и сбора платы за регистрацию в реестре, за выдачу и продление свидетельства о профессиональной компетенции ответственных специалистов (а также за выдачу его дубликата взамен утраченного), платы за подготовку аккредитованными образовательными организациями таких специалистов и сдачу квалификационного экзамена для получения свидетельства о профессиональной компетенции.

Вместе с тем о финансовых параметрах реформы в депутатской инициативе не говорится, если не считать

стандартной в таких документах оговорки, что принятие законопроекта «не потребует дополнительных расходов федерального бюджета». Однако цена проекта для участников рынка с учетом создания инфраструктуры «освидетельствования» экспедиторов и обеспечения их соответствующими (очевидно, бумажными) бланками «свидетельств профессиональной компетенции» может оказаться огромной.

В той же пояснительной записке к законопроекту Виталия Ефимова отмечается, что на рынке транспортно-экспедиционных услуг осуществляется деятельности около 20 тыс. экспедиторов. Это означает, что только для подтверждения своей финансовой состоятельности отечественное экспедиторское сообщество будет вынуждено «резервировать» активов не менее чем на 10 млрд руб. (сегодня у подавляющего числа экспедиторов на балансе в принципе нет материальных активов, кроме средств коммуникации и персонала).

Наложение дополнительных ограничений и финансовой нагрузки на рынок экспедирования разработки закона обуславливают в том числе интересы перевозчиков, которых-де недобросовестные экспедиторы просто напросто обворовывают. «Многие грузоотправители при заключении договора с перевозчиками на перевозку грузов обуславливают обязательное оформление договора с определенным экспедитором. При этом, как правило, такой экспедитор аффилирован с грузовладельцем, что позволяет ему добиваться от перевозчика необоснованного снижения стоимости перевозки, а также задерживать перевозчику оплату услуг», — говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Ссылаясь на мнения членов Российского автотранспортного союза (входит в состав членов Союза транспортников России), законодатели утверждают, что под видом экспедиторов нередко выступают фирмы-однодневки, которые «незаконно присваивают полученные от грузовладельца средства без последующего расчета с перевозчиками».

Налог на репутацию

Однако сами перевозчики не во всем согласны с депутатом Ефимовым: подавляющее большинство участников рынка, опрошенных «Б», считают, что в законопроекте заведены, но не прописаны эффективные механизмы по недопущению недобросовестных игроков на рынок транспортно-экспедиционных услуг.

«Содержание законопроекта заставляет сомневаться, что он решит системные проблемы рынка. Основную нагрузку будут нести добросовестные компании-экспедиторы», — полагает директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич. Он считает, что в реестре экспедиторов нет острой необходимости, а законопроект «носит общий характер и не отражает специфики перевозок грузов автомобильным транспортом». В документе декларируются «некие общие принципы формирования реестра за плату», предъявляется ряд требований по финансовой устойчивости, надежности и профессиональной компетенции экспедитора, но при этом появляются и дополнительные издержки и опасности. «Помимо дополнительной финансовой нагрузки для экспедиторов возникают риски быть исключенным из данного реестра. А значит — из профессиональной деятельности», — отмечает господин Лашкевич.

Управляющий партнер онлайн-агрегатора грузовых перевозчиков GroozGo Игорь Котов тоже не понимает, что даст рынку «очередной реестр». «Предполагать, что его наличие как-то «обелит» рынок, наивно. Существование ЕГРЮЛ не решает проблему однодневок и серых предприятий, и никакие новые реестры ее не решат в логистике», — рассуждает он, не исключая, между прочим, что «у некоторых людей появится возможность торговать статусом включенного в реестр лица». «Правительство объявило мораторий на новые налоги, а получается, что дополнительные сборы — это те же налоги на отдельные виды предпринимательской деятельности», — недоумевает господин Котов.

Условие о финансовой состоятельности для экспедиторов будет очень трудно выполнить представителям малого бизнеса, добавляет господин Лашкевич. «Например, ИП на упрощенке освобождены от ведения бухгалтерского учета и не рассчитывают чистые активы», — рассуждает он. — Гарантия — отчасти выход, но легко ли получить банковскую гарантию представителю микро-бизнеса или ИП? Заявленный в законопроекте размер гарантии, отметил топ-менеджер «Деловых линий», не даст полной защиты от мошеннических действий. «Фура может быть загружена и на десятки миллионов рублей», — констатирует он.

«500 тыс. руб. стоит поддержанная «Газель» 2014 года выпуска. Что будет гарантировать наличие такого «чистого актива» на балансе экспедитора? — задает вопросом Игорь Котов. «Существует рыночная практика страхования ответственности, и, как и при страховании любого продукта, клиент может выбрать «дороже и надежнее» либо «дешевле и рискованнее», — отмечает он.

Любая крупная транспортно-экспедиционная компания проверяет своих контрагентов, а, например, GroozGo

применяет автоматическую систему на основе искусственного интеллекта: «После того как перевозчик зарегистрировался у нас в системе, она автоматически собирает данные о нем из открытых источников и видит все: от арбитражной истории до финансовых показателей и аффилированности. После этого специальный алгоритм принимает решение о его допуске в систему». Проблема недобросовестных экспедиторов решается путем выбора проверенной компании с хорошей репутацией на рынке, и такая возможность есть у грузовладельцев без новых законов, убежден господин Котов.

Номинальная прозрачность

Даже те участники рынка, которые поддерживают в целом идею усиления государственного контроля над экспедиторами, считают, что законопроект в нынешнем виде нуждается в серьезной доработке.

«После отмены лицензирования для внутрироссийских грузоперевозок в 2005 году вопрос о его возвращении возникает с завидной регулярностью», — отмечает директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. — Основной целью этой отмены было облегчение входа на рынок новых ответственных компаний и создание добросовестной конкуренции. Опыт последних 14 лет показал, что рынок автомобильных грузоперевозок наполнился не только добросовестными участниками, но и аферистами, а в ряде случаев — крупными мошенниками».

Все это привело к тому, что каждая компания, которая работает с небольшими перевозчиками или экспедиторами, должна иметь в штате службу безопасности и проверять своих контрагентов на регулярной основе, сетует господин Миронов. В то же время законопроект в текущем виде «вновь вводит барьер для входа новых компаний на рынок», констатирует он: «Возможная плата за нахождение в реестре и наличие в штате хотя бы одного ответственного специалиста, прошедшего соответствующее обучение и имеющего специальное свидетельство о квалификации по организации и осуществлению перевозок, увеличивает нагрузку на мелкий бизнес». Кроме того, проверка профессиональной надежности юридического лица только по руководителю компании может распространить практику «номинальных руководителей», когда реальный собственник бизнеса и лицо, принимающее решение, оформлено в компании советником или обычным менеджером, полагает топ-менеджер FM-Logistic.

Еще один риск, заложенный в законопроекте, — уход с рынка массы честных небольших экспедиторов, что повлечет увеличение тарифов на грузоперевозки и неизбежно отразится на инфляции. «Однако дальнейшая модернизация законопроекта с участием экспертов отрасли из транспортников и экспедиторских компаний разного размера, находящихся в разных федеральных округах, проведение открытых слушаний по каждой его части помогут выстроить основу для организации отрасли в целом и зададут правильный импульс в работе на рынке автомобильных грузоперевозок», — надеется Эдуард Миронов.

По мнению операционного директора логистической компании «Точка-точка» Максима Алексева, рынок грузоперевозок и транспортно-экспедиционной деятельности сегодня «неконтролируемый и непрозрачный», а потому в реформе законодательства в этой сфере «есть свой резон». «Экспедиторы обеспечивают загрузку большинству перевозчиков на рынке, и именно они создали условия, при которых ценообразование стало хаотичным, а экономика транспортных компаний сводится к ситуации, когда работать приходится на грани рентабельности. По моему мнению, неорганизованность в сфере грузоперевозок в первую очередь связана с отсутствием регулирования в экспедиторском цехе», — считает он.

Впрочем, и ему пока не ясно из законопроекта, как инициатива будет реализована на практике. «Если процесс будет подконтролен профильному регулятору и доведен до логического конца, то недобросовестность экспедиторов как фактор, влияющий на эффективность в отрасли, скорее всего, мы постепенно искореним. В противном случае вся инициатива не имеет смысла. Очень многое зависит от мотивированности и компетенций регулятора, имя которого пока остается загадкой», — отмечает господин Алексева.

Защита от развития

Принципиально важной проблемой инициаторы законопроекта считают «неконтролируемый доступ иностранных экспедиторов на рынок РФ». Ссылаясь на «экспертные оценки», авторы документа подозревают, что «более 50% всех экспедиторских компаний, работающих на российском рынке, созданы с иностранным участием, часть из них имеют на 100% иностранный капитал». При этом «другие иностранные компании вышли на рынок через открытие представительств, и в этом случае их работа признается импортом услуг, освобождаемых от уплаты налогов», говорится в пояснительной записке к законопроекту. Они же, по мнению депутатов, как правило, нанимают для транспортной работы иностранных перевозчиков, «доходы которых также не облагаются налогами РФ». Подтвержденный «имущественный ценз» для всех юрлиц с долей иностранного капитала более 20% депутаты намерены увеличить в десять раз, до 5 млн руб.

В обоснование своей законодательной инициативы разработчики законопроекта не могли не привести результаты анализа международной практики регулирования экспедиторской деятельности. В этом разделе документа они указывают, что в некоторых европейских странах установлены определенные правила для работы экспедиторов на внутреннем рынке, которые во многих случаях предполагают выдачу «разрешения на профессию», подтверждение уровня квалификации специалиста, а также членство в отраслевых саморегулируемых организациях. «Более жесткие ограничения работы иностранных экспедиторов на своей территории установили такие страны, как Кипр, Чехия, Венгрия, Мальта, Словения, Польша и Молдавия. Остальные страны ЕС (Германия, Франция, Великобритания, Швеция, Нидерланды и другие) применяют более либеральные условия доступа для иностранных экспедиторов», — говорится в пояснительной записке к документу.

«Перечень стран говорит сам за себя», — говорит директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов, имея в виду, что России следует ориентироваться на успешный опыт регулирования логистики государства с развитой экономикой. По его мнению, отечественной отрасли достаточно имеющихся законов о регулировании транспорта, таких как Кодекс торгового мореплавания РФ или Устав железнодорожного транспорта — никаких других законодательных ограничений, кроме Гражданского кодекса, в транспортно-экспедиционной деятельности быть не должно. «Оставьте в покое логистику!» — вызывает господин Безбородов чиновников всех уровней.

Алексей Екимовский

GAZELLE NEXT

от 5 440 Р¹ в месяц

ГРУЗО-ПОДЪЕМОСТЬ

2,6Т

на 30%²

больше груза

Объем перевозимого груза до 22 м³

Гарантия 3 года

Более 300 вариантов спецтехники

Фирменный кредит и лизинг

Скидка 100 000 Р по трейд-ин или утилизации

azgaz.ru

8-800-700-0-747

Звонок по России бесплатный

¹ Указанный размер ежемесячного платежа по кредиту складывается при приобретении автомобиля ГАЗ-А21R23-50 1/ST(N), 5GA, 8КА, А4А стоимостью 1 125 тыс. руб. с помощью целевого автокредита по программе «Вну-Васк», предоставляемого ПАО «Совкомбанк» (Генеральная лицензия Банка России № 963) при сроке кредитования 36 мес. и первоначальном взносе 60 % от стоимости автомобиля. Размер последнего, выкупиного платежа по кредиту составит 40 % от стоимости автомобиля. Обязательно страхование КАСКО. Решение о выдаче кредита принимается банком-партнером. Не является публичной офертой. Программа действует до 30.06.2019 г. или до исчерпания бюджета на ее проведение. Количество автомобилей ограничено. Подробности в Дилерских центрах «ГАЗ». ² Больше груза на 30 %. Указанный показатель является расчетным значением, вычисленным на основе показателя полной массы бортового автомобиля Газель NEXT 4,6 тонны по отношению к бортовому автомобилю Газель NEXT 3,5 тонны. Таким образом, рост показателя полной массы автомобиля составил 30%. Не является публичной офертой. Подробности в Дилерских центрах «ГАЗ». РЕКЛАМА.

Review



Пломбы массового слежения

После трех лет успешной реализации проекта по таможенному контролю транзитных грузов с Украины с помощью электронных навигационных пломб на базе системы ГЛОНАСС государство намерено распространить этот цифровой проект на все перевозки транзитных грузов по территории России. Для реализации идеи правительство намерено создать совершенно новую информационную систему федерального масштаба на базе IT-инфраструктуры «Платона», вместо того чтобы развивать уже работающую подсистему «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит».

— цифровизация —

В начале апреля стало известно, что Россия выиграла спор во Всемирной торговой организации (ВТО) у Украины, которая оспаривала применение указа президента РФ Владимира Путина от 1 января 2016 года о введении пошлин в отношении украинских товаров и мерах специального контроля за транзитом таких грузов с использованием электронно-навигационных пломб. Решение третейской комиссии ВТО означает, что Россия действует в полном соответствии с правилами международной торговли, а эксперты-международники полагают, что это первый в истории ВТО прецедент, который будет иметь огромное значение для разрешения многих других международных споров, в том числе в пользу России.

Для отечественного логистического рынка указ президента по обеспечению контроля за транзитом товаров, поступающих с территории Украины и в другие сопредельные страны, тоже оказался важным прецедентом. Впервые в истории российское государство реализовало полностью успешный проект по цифровизации таможенного контроля: транзитные грузовые автомобили и железнодорожные вагоны с санкционными товарами проезжали территорию России опломбированными новыми электронно-навигационными запорными устройствами.

Правительственным поручением ответственным за реализацию президентского указа были назначены Ространснадзор и АО ГЛОНАСС, поставку электронных запорно-пломбировочных устройств, обеспечивающих передачу данных в режиме реального времени в национальную навигационную систему «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит», осуществляла российская фирма «Страх». Непосредственный мониторинг передвижения транспортных средств по территории РФ между пограничными переходами вели Ространснадзор и Федеральная таможенная служба России. В конце прошлого года премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление о распространении технологии электронного слежения за все-

ми транзитными грузоперевозками между Украиной и сопредельными государствами.

«За три года реализации указа президента по перевозкам санкционных грузов с использованием наших электронных запорно-пломбировочных устройств было отправлено свыше 6 тыс. транспортных средств, предотвращено около десятка незаконных попыток доступа к грузу», — рассказали «Б» в ИПК «Страх». По словам генерального директора компании Виктора Крылова, интеллектуальный комплекс «Биглок» полностью разработан в России, устройство на 80% состоит из отечественных комплектующих, а в программном модуле и технических элементах устройства используются запатентованные ноу-хау, пока не имеющие аналогов в мире.

Разведка боем

Успех инновационного проекта вдохновил высокопоставленных чиновников на дальнейшие шаги по цифровизации таможенного контроля за транзитом. По информации «Б», правительство поручило Минтранс и другим причастным ведомствам разработать и внедрить такую систему на всей территории России в очень жесткие сроки: к 15 мая — в пилотном режиме, а с 1 июля — в полноценную эксплуатацию.

Однако на регулярных совещаниях у вице-преьера Максима Акимова, отвечающего помимо прочего за цифровизацию экономики, уже более чем полгода обсуждают совершенно другой проект, не предусматривающий использования системы «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит». В правительстве рассматривается подготовленный Минтрансом РФ проект распоряжения правительства о заключении концессионного соглашения с частной компанией «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), которая планирует реализовать заявленный функционал на базе существующей IT-инфраструктуры государственной системы по сбору платы с большегрузных автомобилей («Платона» (также находится в концессионном управлении у РТИТС).

Для реализации этой схемы правительство уже начало предпринимать практические шаги. Осенью



ОХРАНА ГРУЗОВ

Электронное пломбировочное устройство «Сириус» производства ИПК «Страх» включено в перечень пломбировочных механизмов, разрешенных к применению на инфраструктуре ОАО РЖД распоряжением №1221 от 8 сентября 2018 года. ФГУП «Ведомственная охрана на железнодорожном транспорте РФ» (ВО ЖДТ) совместно с ИПК «Страх» реализует проект «Охранный поезд» в рамках развития контейнерных перевозок. По информации компании, интеллектуальная система электронного пломбирования «Биглок»

применяется на 36 маршрутах, в частности от портовой станции Находка до станций Московского узла. Устройство навешивается на вертикальные штанги контейнера и в процессе движения работает в режиме реального времени координаты объекта, маршрут перевозки, данные о состоянии троса пломбы, температуру воздуха и скорость движения объекта. При получении сигнала о вскрытии пломбы специальные отряды быстрого реагирования ВО ЖДТ прибывают к месту происшествия в течение 30–40 минут.

по распоряжению председателя правительства Дмитрия Медведева был проведен пилотный эксперимент по проверке возможностей РТИТС на практике с участием таможенных органов России и Казахстана. С российской стороны тестировались пломбы «Стерх» в связке с IT-инфраструктурой «Платона», с казахстанской — уже упоминавшиеся электронные пломбы «Сириус» производства ИПК «Страх», которые передавали данные в национальную информационную систему Казахстана ЭВАК (аналог российского ГЛОНАСС).

Подробности об итогах эксперимента российские таможенные власти специально не публиковали, первый замруководителя ФТС России Руслан Давыдов лишь сообщил «Известиям», что эксперимент прошел успешно, а всего в рамках эксперимента осуществлено 146 перевозок товаров: из России в Казахстан — 108 перевозок (133 партии), из Казахстана в Россию — 38 перевозок (39 партий).

По словам Дениса Еремина, замдиректора Института космической техники и технологий Казахстана (оператор системы ЭВАК), в рамках пилотного проекта электронными пломбами «Сириус» были оснащены 50 автофургонов и прицепов, «сбоев в работе системы по контролю доступа к грузам и замечаний по работе ЭЗПУ «Сириус» не было».

В отчетном видеоролике, снятом участниками проекта из Казахстана, имеющемся в распоряжении «Б», наглядно продемонстрирована процедура установки, активации и снятия пломбы с запорного устройства грузовика. Из ролика видно, что процесс установки пломбы ИПК «Страх» занимает не более минуты, чтобы затянуть пломбировочный трос и дистанционно активировать пломбу через мобильный телефон. Установка более тяжелой пломбы «Стерх» (ее вес 1,2 кг против 0,5 кг у «Сириуса») связана с необходимостью неоднократно проехать тросом между конструкциями запора кузова автомобиля, а чтобы избежать ее «болтания» при перевозке, потребовался дополнительный крепеж пластмассовыми хомутами, на что ушло не менее 15 минут. Другие собеседники «Б» кроме прочего отмечают, что пломба «Стерх» оказалась плохо защищена от попадания влаги внутрь устройства, в ходе эксперимента отмечались случаи передачи ложного экстренного сигнала от пломбы, возникли нарушения в передаче информации при активации.

Дело не в устройстве

В РТИТС рассказали «Б», что по результатам эксперимента компания дорабатывает IT-систему «Платона» и «прототип электронной пломбы». «Если решение о создании системы отслеживания для транзита будет

принято, — говорят в компании, — благодаря отработанным механизмам и полученному опыту в рамках эксперимента между Россией и Казахстаном мы готовы принимать участие и оказывать техническую поддержку проекту с учетом требований и запросов ведомств, а также комментариев бизнеса, выявленных в рамках эксперимента».

В ИПК «Страх» убеждены, что их интеллектуальный комплекс «Биглок» вполне способен составить конкуренцию любому новым разработкам, поскольку сегодня ни в России, ни в других странах нет устройств, прошедших четырехлетний опыт коммерческой эксплуатации, а к созданию своего инновационного продукта компания шла 10 лет, имея 25-летний опыт разработки запорных устройств для всех видов транспорта.

«Но дело даже не в самом устройстве, а в том, что государство намерено потратить значительные бюджетные средства на создание нового производства и строительство еще одной федеральной информационной системы, когда уже есть работающее отечественное изделие высокого качества, полностью интегрированное в работу государственной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит», в создание которой, кстати, уже вложены немалые деньги государства», — недоумевает гендиректор предприятия Виктор Крылов.

Он подчеркивает, что уже три года эта система работает штатно и полностью обеспечивает необходимый уровень выполнения контрольных функций в сфере международных перевозок, а вне сферы действия президентского указа о санкционных перевозках устройство активно используется коммерческими заказчиками — грузовладельцами, перевозчиками, экспедиторами и охранными предприятиями. Предмет особой гордости ИПК «Страх» — внесение ЭЗПУ «Сириус» в перечень устройств, допущенных к эксплуатации на железной дороге: на испытания, подготовку и подписание соответствующего распоряжения ОАО РЖД ушло около двух лет. Это как минимум означает, что выполнить поручение главы государства в заявленные сроки — с 15 мая запустить систему в пилотном варианте, а с 1 июля внедрить в эксплуатацию на всей территории России на всех видах сухопутного транспорта — уже вряд ли удастся на базе «Платона» и представленного прототипа пломбы «Стерх», полагают в компании.

В РТИТС, впрочем, заявили «Б», что пломбирующее устройство компании успешно прошло тестирование на внутрироссийских железнодорожных маршрутах Москва—Владивосток—Москва и Ангарск—Смоленск. Однако возможных сроков развертывания системы в компании не называют.

Минпромторг вступился за рынок пломб

Между тем у идеи Минтранса нашлись противники в правительстве. По данным «Б», на одном из апрельских совещаний у вице-преьера Максима Акимова, где в очередной раз обсуждался вопрос о концессионном соглашении с РТИТС, с критикой идеи адаптации под задачи таможенного контроля инфраструктуры «Платона» выступил Минпромторг РФ. По словам источников, знакомых с позицией министерства, оно настоятельно рекомендует использовать имеющийся в РФ задел и выдвинуло ряд предложений, которые должны существенно сократить расходы федерального бюджета и ускорить готовность системы для полномасштабного использования в установленные правительством сроки.

Более того, в Минпромторге указывают Минтрансу, что федеральный закон о ГАИС ЭРА-ГЛОНАСС, принятый в декабре 2013 года, прямо запрещает подписание концессионных соглашений в сфере транспорта и в иных сферах, где предполагается использование навигационной информации без использования этой государственной инфраструктуры. По мнению Минпромторга РФ, при реализации проекта необходимо учесть опыт работы системы «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит», специально разработанной для решения этой задачи.

Елена Разина

«Электроника все видит»

— от первого лица —

По словам генерального директора Инженерного промышленного концерна «Страх» ВИКТОРА КРЫЛОВА, технология применения электронных запорно-пломбировочных устройств таит в себе поистине фантастические возможности. В интервью «Б» он рассказал о том, как в России создавалась первая электронная пломба и как сегодня ее используют участники рынка.



— Как и почему ваша фирма решила специализироваться именно в сфере запорно-пломбировочных устройств?

— Наш концерн образован в 1994 году, причем все 25 лет мы занимаемся запорно-пломбировочными устройствами для всех видов подвижного состава: железнодорожного, автомобильного, контейнерного, спецтранспорта для банковского сектора и прочих транспортных средств. На уникальные технические решения и дизайн, реализованные в продукции, выпускаемой АО «ИПК «Страх», получено более 180 патентов на изобретение и на полезные модели в РФ, 4 евразийских патента и 3 европейских.

В настоящее время АО «ИПК «Страх» — самый крупный производитель запорно-пломбировочных устройств в России у нас четыре предприятия — головное в Москве, другие в Калуге, Йошкар-Оле и Подольске. Производство электронных компонентов к запорно-пломбиро-

вочным устройствам мы организовали на предприятиях «Ростеха».

— Как и когда вы пришли к идее выпускать электронную пломбу?

— Разрабатывая различные новые конструкции запорно-пломбировочных устройств, наши специалисты определили, что механическая пломба, как говорится, «слепая и глухая»: ее навесили на вагон или контейнер в начале пути, потом посмотрели на нее только в конце маршрута. О том, что происходило с грузом на самом деле в ходе транспортировки, никакой информации нет. Исправить этот недостаток может только электронное запорно-пломбировочное устройство, которое должно «видеть и слышать» все, что происходит вокруг. А еще лучше — быть «говорящим», чтобы своевременно

сообщать о возможной краже груза комплектным органам, которые могли бы ее предотвратить или по горячим следам задержать преступников и вернуть груз владельцу.

За прошедшие годы наши специалисты неоднократно пытались создать электронную пломбу, работающую на различных принципах. Однако только в 2013 году родилась идея «одеть» механическую пломбу в «электронную рубашку», то есть смонтировать механическое запорно-пломбировочное устройство в электронный блок. Именно такая компоновка нам позволила получить нормально работающее изделие, которое сегодня прошло все виды испытаний и применяется различными компаниями и государственными структурами, в том числе в рамках исполнения указа президента РФ о контроле за транзитом санкционных грузов между Украиной и странами СНГ. Всего в рамках реализации проекта опломбировано более 6 тыс. железнодорожных вагонов, контейнеров, автофургонов в интересах более чем 560 компаний из России, Казахстана, с Украины и других стран. А в целом по всем проектам опломбировано более 26 тыс. транспортных средств.

Хочу отметить, что в этой инновационной разработке много уникальных запатентованных решений, но, конечно, самое главное из них — это электронная система контроля длины и целостности троса электронной пломбы.

— Какие функции может выполнять электронная пломба?

— Электронный блок, получивший название «Сириус», в который смонтировано механическое запорно-пломбировочное устройство «Спрут-777», представляет собой мини-компьютер, способный выполнять большое количество функций. А именно: обеспечивать дистанционный контроль несанкционированного доступа к грузу, следить за его сохранностью, маршрутом движения, скоростью, соударениями, температурой и другими параметрами в режиме реального времени на железнодорожном и автомобильном транспорте, а также при интермодальных и смешанных перевозках.

Кроме того, электронный блок позволяет практически полностью исключить человеческий фактор. Не секрет, что вагон или грузовик с товаром — это порой очень серьезные деньги, поэтому у любого контролера практически всегда существует соблазн получить материальную заинтересованность от качества своей работы: могут увидеть нарушение, а могут и не увидеть. А электроника все видит. К тому же, когда вручную на бумажках пишут номера пломб, затем вручную же переводят эти номера в компьютер, как это делается сейчас, неизбежны ошибки. Причем ответственных за эти ошибки, как правило, очень трудно найти. При использовании электронной пломбы это все мгновенно проверяется, введенные ошибочные данные в систему исключены.

Основываясь на нашем опыте, могу с уверенностью сказать, что не-

достаточное развитие этой технологии очень серьезно сдерживает рост грузового транзита через Россию: низкая надежность доставки вкупе с большими рисками утраты груза не позволяет иностранным грузоотправителям активно использовать нашу транзитную транспортную инфраструктуру. А ведь наши устройства не только существенно повышают надежность доставки, но и увеличивают скорость перевозок, что сейчас тоже очень важно для транзита.

— Можете это подтвердить на примере?

— Конечно. В процессе перевозки с Дальнего Востока до Бреста контейнер последовательно передается более 30 различным отрядам ведомственной охраны. В случае использования механической пломбы каждая такая операция занимает не менее 15 минут на личную проверку инспектором ее целостности. Наличие электронной пломбы делает такую проверку попросту ненужной. Если пломба не передавала сигнал SOS, если доступа к грузу не было, то какой смысл вообще подходить к этому контейнеру и смотреть на нее? Как оказалось, это экономит колоссальное время в пути, что дополнительно ускоряет скорость продвижения груза по маршруту за счет сокращения времени промежуточных стоянок на несколько суток! А в международных перевозках использование этой технологии позволяет сократить время на внутренние таможенные процедуры и передачу груза между тамо-

нями государств, что в итоге приводит к сокращению доставки грузов на 25–30%. И, заметьте, без единого государственного рубля капитальных вложений.

— Считали экономно в деньгах?

— По расчетам известных в транспортной отрасли ученых, массовое внедрение ЭЗПУ только на железнодорожном транспорте позволит сэкономить 7,5 млрд руб. ежегодно, в том числе 3 млрд руб. перевозчикам и 4,5 млрд руб. грузовладельцам.

Так что наша технология становится хорошим подспорьем для решения самых насущных логистических задач и полностью отвечает стратегии правительства по реализации транзитного потенциала России, но при этом не требует практически никаких инфраструктурных инвестиций — все уже есть и работает! Трехлетний опыт эксплуатации нашей электронной пломбы «Сириус» в государственной системе контроля за транзитными перевозками «ЭРА-ГЛОНАСС-Транзит» полностью это подтвердил.

Учитывая известные планы правительства по расширению географии и объемов перевозок транзитных грузов, конечно, очень хотелось, чтобы этот уникальный опыт был учтен, поддержан и явился фундаментом для дальнейшего развития цифровой платформы работы транспорта России. И тогда однозначно можно не только уложиться в установленные сроки, но и сохранить бюджетные деньги для решения других насущных задач.

Беседовала Елена Разина

ЛОГИСТИКА

«Наиболее загруженные участки продолжают оставаться загруженными»

Заместитель генерального директора ОАО РЖД — начальник Центра фирменного транспортного обслуживания **Алексей Шило** о ситуации в железнодорожных грузоперевозках.

— мнение —

— Как складывается обстановка на сети и ситуация с погрузкой по итогам прошедших месяцев года?

— Могу сказать, что сеть, как, наверное, и в 2018 году, работает с определенным напряжением, связанным со структурой вагонопотоков: у нас по-прежнему наиболее загружены участки, продолжают оставаться загруженными, коллеги едут в адрес российских портов. Из новых тенденций первого квартала можно, наверное, отметить определенное снижение перевозок через погранпереходы — в сторону стран Балтии, Украины, несколько снизились объемы перевозок в Белоруссию, и, как ни странно, есть определенное снижение объемов перевозок в направлении сухопутных погранпереходов с Китаем.

— А каких? Забайкальск? Наушки?

— Забайкальск, Продеково и Камышовая. Причем в основном это навалочные грузы, в первую очередь уголь. Уголь в меньших объемах поехал в Китай, но там не объясняют, что какими-то макропроблемами: они говорят о том, что зима теплая и наш уголь в таком количестве у них не востребован. Основной прирост сегодня дает погрузка угля в адрес российских портов. Он достаточно большой: по итогам марта рост порядка 7% в адрес портов трех направлений — чуть меньше в порты Азово-Черноморского бассейна, на 2,6%, и побольше в порты Дальнего Востока и Северо-Запада, на 7% и 10,5% соответственно.

— Как сильно снизились объемы по сухопутным погранпереходам?

— Нарастающим итогом за три месяца перевозки в Белоруссию у нас снизились на 6,1%, через Белоруссию дальше в сторону Европы — на 15,1%, в Китай — на 13,5%. Достаточно большое падение по странам Балтии и СНГ — на 16,1% к уровню прошлого года. А что касается общего роста погрузки в адрес российских портов, то за три месяца идет прирост 6%: порты Дальнего Востока — 9%, порты Северного Кавказа — 7,3%, порты Северо-Запада — 3,1%. Это тенденция, каких раньше не было: у нас раньше погрузка более или менее равномерно распределялась в адрес портов и погранпереходов, а сейчас появились определенные перекосы.

Что касается структуры погрузки, то глобально сейчас растет погрузка грузов первого и второго классов. Есть снижение по грузам третьего класса, которое образуется в основном из-за уменьшения погрузки черных металлов и химикатов. По остальным номенклатурам более или менее хорошая ситуация. Серьезно падают к уровню прошлого года перевозки зерна.

По-прежнему нет роста перевозок строительных грузов, хотя, судя по стройке, есть ожидания, что в этом году она будет расти, и серьезно, исходя из тех планов, которые заявлены Росавтодором и другими коллегами. Сокращаются перевозки лесных грузов. Это связано с государственной политикой по снижению вывоза кругляка — больше идет пиломатериал, и отдельно с установкой квот

по перевозке березы. Дальневосточное направление особенно существенно было ограничено по перевозкам конкретно березы.

По погрузке рассчитываем, что закончим четыре месяца с приростом на уровне 0,9%. Это ниже, чем мы ожидали, но при этом по общему грузообороту будет прирост 2,6%. Это связано с тем, что продолжает расти дальность, дает о себе знать погрузка, ориентированная на три припортовые дороги.

— Вы говорили о падении перевозок зерна. А в целом по году вы закладываете снижение по этой номенклатуре?

— На самом деле мы закладывали сохранение объема перевозок зерна на уровне прошлого года, и предположили к этому все-таки есть. Сегодня все-таки далеко не все зерновые грузы, которые идут на экспорт, и, мне кажется, сейчас достаточно удобный период для того, чтобы те грузы, которые возят на автомобилях, — то же зерно — привлекать на российские железные дороги.

Мы для этого примем кое-какие меры. Например, продолжаем диверсифицировать подвижной состав для перевозки зерна. Разработаны сетевые технические условия на перевозку зерна в полувагонах, в специальных вагонах и в контейнерах. То есть если раньше каждый грузоотправитель должен был самостоятельно готовить схему погрузки, то сейчас мы выпустили документ, который позволяет любому клиенту взять сетевые условия и по ним грузить зерно. Сейчас готовим такие же технические условия по перевозке зерна в крытых вагонах. Надеюсь, это также позволит привлечь нам груз.

Далее мы с Минсельхозом договорились об использовании нашей инфраструктуры для накопления крупных зерновых партий, чтобы можно было не по одному вагону возить, а организованными поездами. У нас есть две площадки на Приволжской железной дороге и еще три готовятся, чтобы организовывать эту погрузку. В Сибирском федеральном округе мы также подготовили ряд площадок, где есть железнодорожная инфраструктура, но нет собственной инфраструктуры для накопления зерна. Есть разные способы, как зерно можно накопить: это и установка мини-элеваторов, и мы готовы в этом участвовать, есть и другие способы, как в мешках хранить зерно и тоже копить на большую партию. Такая концентрация дает возможность возить не одиночными вагонами, а маршрутными отправлениями, и это, в свою очередь, сокращает оборот вагона-зерновоза и позволяет меньше парком вывозить больше зерна.

— Сохранит ли ОАО РЖД скидки по зерну? Или это не имеет смысла?

— На сегодняшний день действуют скидки на те направления, где инфраструктура не до конца загружена. В частности, мы дали скидку 50% на перевозку зерна на сухопутный погранпереход «Самур» в направлении Азербайджана, Грузии и далее в Турцию. Мы готовы были бы рассматри-



вать и другие скидки. Вопрос просто в том, что сейчас рынок достаточно существенно падает и нет крупных консолидаторов, кто мог бы нам гарантировать, что объем будет сохраняться либо расти. Проблема, пожалуй, только в этом. С точки зрения нашего делания и нашей готовности рассматривать такие скидки, то все это есть. Кроме того, вы знаете о решении компенсировать грузоотправителям тариф на перевозку зерна. Это, в свою очередь, будет стимулировать дальнейший рост перевозок на экспорт.

— А фактически погранпереход «Самур» используется или нет?

— Используется, но там не очень большие объемы.

— Как складывается ситуация с перевозками рыбы?

— С рыбой, к сожалению, плохо, несмотря на все наши усилия. Как мы всегда и говорили, железнодорожные тарифы и работа собственно железнодорожников оказывают мизерное влияние на цену рыбы. В конечной цене горбуши в Москве или в Санкт-Петербурге наша доля — 8 руб. Все остальное — это наценки трейдеров, хранение, доставка с моря до холодильника и так далее. И когда заходит речь о снижении тарифов РЖД, мы бьемся за то, чтобы снизить эти 8 руб. Конечный потребитель этого даже не почувствует. Тем не менее три года назад был принят ряд очень важных решений, и железнодорожники со своей стороны сделали все для того, чтобы эту рыбу повезти.

У нас сегодня в графике движения предусмотрено пять ниток в неделю, чтобы отправлять ускоренные рефрижераторные поезда с Дальнего Востока в центр России. Маршрутная скорость поездов составляет 1,2 тыс. км в сутки — это выше, чем «Транссиб за семь суток», и уже практически на уровне пассажирского поезда.

В течение нескольких лет мы давали тарифные преференции, причем они были двух видов: есть тарифные решения, которые компен-

сируют индексацию, то есть не допускают роста тарифов, и в прошлом году действовало тарифное решение, по которому каждая дополнительная тонна сверх того объема, который мы везли, была дешевле.

К сожалению, этими скидками никто не воспользовался. Осенью прошлого года мы провели два совещания во Владивостоке совместно с Росрыболовством. Все говорили, что рекордная путина, и хотели бы поучаствовать в доставке этой рыбы в центр страны.

Но когда мы встретились с грузоотправителями, они сказали, что очень высокая ставка за вагон-рефрижератор, за рефрижераторный контейнер. Почему это происходит? Потому что в течение восьми месяцев вагоны стоят никому не нужные, а потом четыре месяца оператор пытается во время путины экономику вагона отбить. Получается, что цена на вагоны образует пик: начиная с июля-августа она действительно повышается, а к концу года снижается.

Мы предложили грузоотправителям: нужно заключить долгосрочный контракт с оператором, и он в течение года под объем равномерно по одинаковой цене будет предоставлять свой подвижной состав. Сегодня этого подвижного состава в избытке, то есть такая возможность у оператора действительно есть. Но работать вдолгую с транспортниками ни один из рыбодобытчиков не захотел. Два контракта были заключены, но в конце года разорваны, потому что коллеги посчитали, что им уже это не очень интересно.

Второй важный момент — срок доставки, за который мы все бьемся. Допустим, наш поезд идет до Екатеринбурга, до Урала пять дней, до Москвы — семь с половиной дней и рыба практически через неделю находится в Москве. Такой маленький срок, к сожалению, сегодня, исходя из ситуации на рынке, тоже неинтересен: гораздо лучше положить эту рыбу в

большое рефрижераторное судно, пока оно идет два месяца вдоль Индии и так далее, спокойно ждать колебаний на рынке и по выгодной цене эту рыбу продавать. То есть холодильник — это нечто вроде биржи на судне. Мы готовы продолжать бороться за этот груз, но понимаем, что наша составляющая в реализации этой продукции минимальна.

— Как может повлиять на ситуацию изменение правил транспортировки скоропортящихся грузов? В каком состоянии эти изменения?

— 6 марта был подписан приказ Минтранса, он сейчас находится на регистрации в Минюсте. Мы рассчитываем, что в ближайшее время он выйдет. Мы очень активно поддерживаем позицию Минтранса: правила были очень старые, не соответствовали никаким рыночным условиям. Сейчас у клиента наконец-то появляется возможность самому выбирать тип подвижного состава исходя из типа упаковки для скоропортящихся грузов и самому выбирать скорость, с которой этот груз будет доставляться.

По нашим оценкам, после выхода правил на железную дорогу может прийти еще примерно 1 млн тонн грузов. Сегодня, например, мы вынуждены везти минеральную воду или пиво только в вагоне-термосе, хотя прекрасно понимаем, что та же минеральная вода в стеклянных бутылках и пиво едут в простой брезентовой фуре без всяких ограничений: во всех ГОСТах и ТУ давно написано, что эта упаковка позволяет перевозить при колебаниях температуры от -30°C до +40°C.

Изменение законодательства позволит нам и здесь повысить свою конкурентоспособность. И опять же для перевозки вышеупомянутой рыбы станет больше вагонов, потому что меньше специализированного подвижного состава надо задействовать при перевозке консервов. Хотя и сейчас на Дальнем Востоке стоит около 500 вагонов-рефрижераторов и около 1 тыс. рефрижераторных контейнеров. Суммарно вся эта громада может сразу вывезти 45 тыс. тонн груза. А мы за неделю фактически везем около 800 тонн.

— Но если рыбпромышленникам возить грузы железной дорогой в принципе невыгодно?

— Да, это в принципе невыгодно, и под какой груз занять этот специальный подвижной состав, коллеги не знают. Мы с ФАС сейчас работаем над тем, чтобы еще больше сблизить уровень тарифов в универсальном и в рефрижераторном подвижном составе. Это нужно в первую очередь для того, чтобы была возможность рефконтейнер в обратном направлении загружать как простой универсальный контейнер. Тогда операторам рефрижераторного подвижного состава будет интересно забирать в попутном направлении простой груз.

— Как движется работа по организации биржевой продажи леса и зерна с транспортной услугой?

— Нам нужно вместе с ФАС усовершенствовать саму систему проведения биржевых торгов. В чем сложность сегодня? Продаются небольшие партии, нерегулярно, а при этом мы должны гарантировать, что в очень короткий срок этот товар доставим. У нас должна появиться возможность по каким-то фиксированным направлениям небольшими, но

все-таки крупными партиями эту услугу с помощью биржи продавать. Как это можно сделать — понимание есть, и мы работаем над этим совместно с ФАС и Санкт-Петербургской товарно-сырьевой биржей.

— В прошлом году вы предложили операторам ряд мер по ускорению движения, в том числе изменения в Устав железнодорожного транспорта. Насколько мы понимаем, операторы хотели определенных встречных мер со стороны перевозчика. Удалось ли достичь консенсуса?

— Что касается изменений в устав по ответственности ОАО РЖД, мы уже прошли массу обсуждений на разных площадках. Хочу, чтобы и вы меня тоже услышали: от того, что как-то снизится уровень ответственности, у нас не появится заинтересованность в том, чтобы работать хуже: наша экономика напрямую зависит от того, сколько грузов мы провезем, и мы заинтересованы в том, чтобы их больше брать. Нам говорят: «У вас идет рост числа вагонов с нарушением сроков доставки и так далее». Да, он идет, но идет ровно по тем загруженным направлениям, о которых я сказал. Мы, стремясь забрать как можно больше грузов у наших клиентов, с большим трудом везем его в адрес портов, несем больше рисков с точки зрения нарушения сроков доставки. Самый простой вариант был бы определить, что, да, мы можем провезти ограниченное количество грузов и прекратить принимать дополнительные объемы. Но мы так не делаем: мы понимаем, что у наших клиентов тоже есть производственные программы, и все-таки стремимся вывезти весь этот объем.

Простой пример. При международных перевозках уровень ответственности существенно ниже, чем при перевозках внутри страны: там как раз (лимит пени в доле от цены перевозки. — «Ъ») те самые 50%, а не 100%. Но с точки зрения надежности и сроков доставки по международным перевозкам у нас показатели выше. И говорить, что, если будет такой же уровень ответственности, как при международных перевозках, мы резко поедим хуже, — это не аргумент.

В основном, конечно, позиция операторов сводилась к тому, что раз здесь ОАО РЖД для себя условно получает какой-то бонус, хотелось бы, чтобы какие-то бонусы появились и у них. В частности, рассматривалось снижение штрафных санкций за те или иные нарушения, которые возникают в процессе перевозок. Например, указание недостоверных сведений в перевозочных документах или перегруз. Сегодня, если выявлен перегруз, предусмотрен пятикратный штраф за весь вес груза в вагоне. Можно было бы налагать штраф только за тот объем, который собственно перегрузили. Мы готовы искать компромиссы.

В целом с операторским сообществом у нас сейчас выстроены конструктивные взаимоотношения, регулярно проходят встречи, я включен в состав президиума СОЖТ, что дает мне возможность на этой площадке доводить до коллег нашу позицию, позицию ОАО РЖД. Да, мы расходимся по многим позициям, но по крайней мере стремимся к компромиссу.

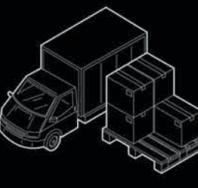
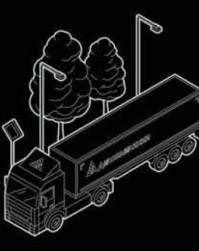
Интервью взяла Наталья Скорлыгина



ДЕЛОВЫЕ ЛИНИИ

Ведущий транспортно-логистический оператор России

8 800 100-8000, dellin.ru


LTL

Перевозка сборных грузов

FTL

Междугородняя перевозка еврофуры

3PL

Комплексные логистические решения

Группа компаний «Деловые Линии» на выставке TransRussia 2019. 15-17 апреля. Москва, МВЦ «Крокус Экспо». Стенд C521 (павильон 1, зал 3).

1 место по объему складских площадей в управлении среди логистических компаний РФ (Knight Frank, 2017 г.).

1 место (свыше 26% рынка) в сегменте перевозок сборных грузов (InfraNews, 2017 г.)



СЕРТИФИЦИРОВАННАЯ СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Логистика»). Учредитель: АО «Коммерсантъ». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. | Владимир Желонкин — генеральный директор АО «Коммерсантъ», главный редактор газеты «Коммерсантъ» | Сергей Вишневецкий — руководитель фотослужбы | Рекламная служба: Тел. (495) 797-6996, (495) 926-5262 | Владимир Лавицкий — руководитель службы «Издательский синдикат» | Алексей Екимовский — выпускающий редактор | Ольга Еременко — редактор | Сергей Цомк — главный художник | Екатерина Липатова, Галина Кожеурова — фоторедакторы | Екатерина Бородулина — корректор | Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301 | Ограничение: 16+