

Л

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Вторник 14 апреля 2020 №67 (6788 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**

11

Режим самоизоляции для граждан подстегнул небывалый спрос на курьерскую доставку и онлайн-покупки

11

Продукты на дом теперь можно доставить «Почтой России»



Транспорт движется сквозь карантин

Пандемия коронавируса нарушила привычные связи между производителями и потребителями во всем мире и внесла серьезные изменения в бизнес транспортных и логистических компаний. Только в России убытки транспортного сектора могут превысить 230 млрд руб. на начало мая, причем большая часть придется на авиационный сегмент, практически остановивший операции. В тяжелой ситуации оказались железнодорожные операторы, стивидоры и автотранспортные компании. Вместе с тем есть и те, кому пандемия принесла новые перспективы: логисты отмечают, что мировым трендом является смещение грузопотоков на железнодорожный транспорт.

— конъюнктура —

Идеальный шторм

Распространение коронавируса, ставшее причиной масштабной приостановки мировых производств, нанесло серьезный удар по мировой логистике, обслуживающей цепочки поставок сырья и готовой продукции и обеспечивающей движение товаропотоков. 7 апреля крупные международные организации Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19.

«Государства и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок», — заявил генеральный секретарь IRU Умберто де Претто. «Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенными ограничениями», — говорит руководитель практики по работе с транспортными предприятиями KPMG в России и СНГ Сергей Казачков.

Логисты, работающие в России, отмечают серьезное влияние пандемии на транспортные потоки. «Распространение вируса по территории Европы оказывает влияние на все грузопотоки», — говорят в Kuehne + Nagel. — Несмотря на то что все наши европейские объекты и офисы продолжают работать, ожидают перебои с поставками в связи с усиленными мерами безопасности на границах некоторых стран».

Изда экономических последствий эпидемии снижается импорт товаров из стран Евросоюза и, наоборот, экспорт из России в ЕС, отмечает операционный директор федеральной логистической компании IML Иван Матвеев. «Усиление карантинных мер при прохождении таможи провоцирует задержки и увеличение сроков доставки», — говорит он. — Как следствие, растет внутрироссийский трафик, меняются логистические цепи международных перевозок».

«В России мы находимся в состоянии „идеального шторма“ — когда сошлось сразу несколько неблагоприятных факторов», — подчеркивает директор по транспортной логистике Itella в России Сергей Левченко. — Вероятнее всего, спусковым крючком для всех них стал COVID-19, но в данном случае установление причинно-следственных связей менее важно, чем эффект, полученный от распространения вируса». На данный момент, говорит господин Левченко, основной проблемой для цепей поставок товаров не первой необходимости является значительное снижение спроса и покупательной способности. Причины очевидны: массовое закрытие торговых точек, рост курса доллара, изоляция населения, а также состояние страха и неопределенности у людей, полагает он.

«Вторая важная проблема — это ограничения, наложенные на работу производств», — отмечает господин Левченко. — Многие фабрики и заводы по всему миру закрыты на карантин — перевозить становится нечего и некому». Третьей проблемой в нашей стране, считает он, является отсутствие простых и понятных правил игры в условиях карантина для представителей логистического рынка.

Ночь нелетная

По оценкам Infracore, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая составят примерно 507 млрд руб., из них почти 50% —

230,3 млрд руб. — это потери транспортной отрасли. Infracore оценивает в том числе эффект ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса. В результате действий регионов, которые имеют право пересматривать сроки самоизоляции жителей, отмечают аналитики Infracore, сумма может уменьшиться, «но, вероятнее всего, это будет возможно лишь в малонаселенных субъектах и на итог повлияет не сильно».

Больше всего пострадают авиакомпании и аэропорты, которые потеряют около 134 млрд руб. Если ограничения на зарубежные полеты будут сняты в мае, то потери авиации составят около 180 млрд руб. (из них 30% придется на аэропорты и 150 млрд руб. — на авиакомпании), а если сохранятся до конца мая, то вырастут до 270 млрд руб. По оценкам Сбербанка, траты россиян на авиабилеты в первую неделю самоизоляции упали на 92,6%.

Ситуация в авиаперевозках довольно тяжелая, причем как для авиакомпаний, так и для аэропортов, говорит Сергей Казачков: «С учетом снижения покупательной способности населения в результате замедления экономики и падения рубля отложенный спрос может не реализоваться после открытия воздушного сообщения. В таком случае мы ожидаем, что восстановление пассажиропотока до докризисных времен может занять около двух лет».

Сейчас крупнейшие аэропорты страны оценивают потерю пассажиропотока примерно в 70–90 млн пассажиров, что эквивалентно 50–90 млрд руб. недополученной выручки аэропортов, отмечает господин Казачков. «Если учесть, что у аэропортов большая доля затрат постоянная, и добавит к этому долговую нагрузку, то в некоторые месяцы при почти полном отсутствии доходов аэропорты вынуждены будут нести расходы в сотни миллионов рублей в месяц, а крупные аэропорты — и до 1 млрд руб. в месяц», — предупреждает эксперт. Это очень сильно скажется на годовом показателе EBITDA аэропортов и на финансовом результате 2020 года, полагает он: «Но, думаю, по итогам года большинство аэропортов все же смогут показать хоть и небольшой, но все же положительный финансовый результат».

У авиакомпаний, рассказывает господин Казачков, все гораздо хуже, так как маржинальность бизнеса значительно ниже, чем у аэропортов. «У большинства из них лизинговые платежи исчисляются миллиардами рублей в месяц, и если добавить постоянные расходы, которые невозможно быстро оптимизировать, то по концу года мы, вероятно, увидим, что многие признают значительные убытки», — полагает эксперт. Капитализация «Аэрофлота», отмечает он, упала со 130 млрд руб. до 80 млрд руб., а в отдельные дни достигала 60 млрд руб. «Думаю, разница в 50 млрд руб. — это и есть оценка рынком недополученного денежного потока и убытка „Аэрофлота“ в 2020 и 2021 годах», — полагает господин Казачков.

Логисты тоже называют авиацию наиболее пострадавшей отраслью. «Мы считаем, что сильнее всего пострадают авиаперевозки, особенно международные», — полагает Иван Матвеев из IML. — Да, они конкурентны по срокам, но в связи с последними событиями мы ожидаем повышения цен и нарушений сроков доставки». На тех территориях России и Казахстана, где работает IML, отмечает он, все транспортные цепочки функционируют, но есть проблемы с авиасообщением: «Из-за карантина в некоторых городах вводятся ограничения на перевозки самолетами. Из-за



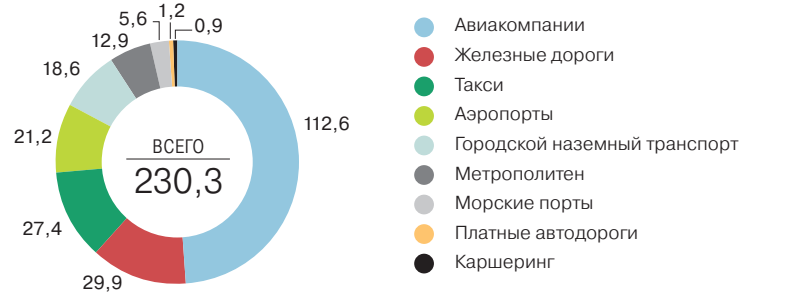
снижения спроса на рейсы в удаленные районы часть полетов попросту отменяют. Более того, клиентам и получателям финансово не выгодно отправлять посылки самолетом, особенно в период кризиса. Они готовы жертвовать сроками в угоду цене». По просьбам клиентов полгода назад, добавляет господин Матвеев, компания успешно перевела авиаперевозки в Сибирь и на Дальний Восток на автомобильные магистральные маршруты. «Сейчас IML активнее работает в этом направлении», — говорит он.

«Из-за фактического прекращения пассажирских перевозок сильнее всего пострадал сектор авиаправок», — говорит генеральный директор логистической группы компаний Assta Дмитрий Лагун. — Отмечается трехкратное падение по отдельным направлениям. Некоторые страны вводят режим закрытого неба на две-три недели».

«Поскольку коммерческие перевозки между Европой и Северной Америкой в основном реализуются пассажирскими судами, мы столкнулись с резким сокращением мощностей», — рассказывают в Kuehne + Nagel. — В целом грузовые суда вновь летают по расписанию, а перевозчики предлагают дополнительные чартеры на перегруженных направлениях, таких как Европа — США». Несмотря на прекращение пассажирского авиасообщения, грузовые авиакомпании продолжают работать, соглашается директор подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов: «В связи со снижением грузопотока многие из них работают по charterному расписанию, применяя тарифы с повышенным коэффициентом, например два-три».

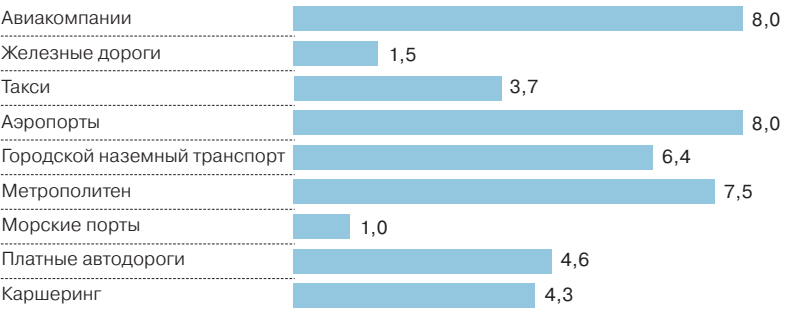
ПОТЕРИ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ В СВЯЗИ С КОРОНАВИРУСОМ (МЛРД РУБ.)

ИСТОЧНИК: INFRAONE RESEARCH.



ДОЛЯ ПОТЕРЬ В ГОДОВОЙ ВЫРУЧКЕ (%)

ИСТОЧНИК: INFRAONE RESEARCH.



Тающий груз

По оценке Infracore, железная дорога к 1 мая лишится 29,9 млрд руб. доходов. ИПЕМ оценивал потери железных дорог только за март в 13 млрд руб., из них 3 млрд руб. приходится на ОАО РЖД, 10 млрд руб. — на операторский сегмент.

С введением карантинных ограничений ОАО РЖД резко потеряло в пассажирских перевозках. Не так значима была отмена международных маршрутов — ОАО РЖД планомерно прекращало сообщение с зарубежными странами начиная с 31 января, когда были отменены некоторые поезда в КНР, а вот карантин заставил граждан отказаться от внутренних поездок.

С 7 апреля монополия стала отменять или сокращать внутренние маршруты. Среди многих и три рейса «Сапсана». В ОАО РЖД поясняют, что снимают поезда лишь в том случае, когда есть дублирующие поезда и спрос на поездки составляет менее 25% от общего количества предельных мест. С 13 апреля монополия сокращает количество рейсов «Сапсана» между Москвой и Петербургом до четырех пар в день. РЖД уже дает 40% скидки на выкуп всего СВ и 20% — всего купе.

В грузовом сегменте тоже нет ничего такого, что внушало бы оптимизм, хотя вклад в эту ситуацию собственно эпидемии может оказаться не столь значительным. Погрузка на сети ОАО РЖД продолжает падать. Вопреки прогнозам, обещающим ее рост, которые держались до прошлой осени, по итогам года монополия потеряла 0,9% в погрузке. В первом квартале текущего года спад составил 3,8%, причем с января резко снижался и грузооборот, что свидетельствует о сокращении перевозок наиболее массового и

дальнего груза — угля. Его перевозки упали в первом квартале на 10,2% к тому же периоду 2019 года.

Пик кризиса в погрузке еще впереди, предупреждает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук: «Производственные и кооперационные связи только к концу марта стали приводить к остановке предприятий и существенному сокращению спроса на транспортировку грузов».

На фоне экономического спада ОАО РЖД приняло беспрецедентные меры для стимулирования погрузки скидками. В прошлом году, когда цены на уголь на европейских рынках резко пошли вниз, ОАО РЖД долго обсуждало с угольщиками условия предоставления скидки на углях направлениям не занимает существенной доли: если на Восточном полигоне на уголь приходится 34,7% погрузки, то на Северо-Западном — лишь 19,8%, а на Южном — 4,8%. Тогда скидка на Северо-Запад так и не сыграла: ОАО РЖД дало ее только в октябре и под гарантии объема поставок, которые коллективно достигнуты не были.

В текущем году с марта монополия возобновила и увеличила скидки при поставках энергетического угля на порты АЧБ с 7,41% до 12,8% и ввела такую же скидку для поставок на порты Северо-Запада, причем в обоих случаях без требования объемных гарантий. Гарантии, впрочем, на определенном уровне все же были введены: между ОАО РЖД и поставщиками Кузбасса были заключены допсоглашения о поставке регионом 53 млн тонн на экспорт в Восточном направлении, 50,35 млн тонн — на порты Северо-Запада и 9,4 млн тонн — на порты АЧБ.

Монополия также с 6 апреля распространила «южные» и «северо-западные» угольные скидки на антрацит. Со скидкой до 42,5% поехали и социально значимые грузы в крытых вагонах (кстати, ОАО РЖД отмечает рост погрузки продуктов питания на фоне эпидемии: в марте на 16,9% опережающим ростом отдельных позиций, в том числе сахара — на 85,6%, овощей — на 42,3%). ОАО РЖД также предоставило множество отсрочек и льгот клиентам. Как эти скидки и льготы ударят по балансу компании, еще предстоит понять.

Дешевеющий вагон

В операторском сегменте продолжает развиваться циклический спад — замедление экономической активности влияет и на рынок предоставления вагонов. Конечно, спад доходности в сегменте оперирования наблюдался и ранее и коррелировал как с профицитом парка на сети, прежде всего полувагонов, так и со спадом погрузки. По данным «Промышлен-

ных грузов», индекс затрат на привлечение полувагонов на начало апреля упал ниже 1,1 тыс. руб. за вагон в сутки, тогда как годом ранее в то же время он превышал 1,9 тыс. руб.

Старший аналитик Moody's Екатерина Липатова считает, что железнодорожные операторы полувагонов — наиболее пострадавшая отрасль логистики в РФ: «Операторы уже испытывали давление с прошлого года из-за ухудшения конъюнктуры на экспортных рынках, в том числе ключевого груза — угля, что на фоне продолжающегося избытка мощностей привело к снижению ставок. Резкое ухудшение ситуации на глобальных рынках, падение экономической активности в России и нарушение логистических цепочек из-за пандемии коронавируса даже с учетом восстановления Китая и ослабления рубля, которые должны частично поддержать экспорт, все же усилят сокращение объемов погрузки (мы ожидаем минимум 10–15% падения в апреле — мае) и, соответственно, усилят давление на ставки».

Доходы железнодорожных операторов под угрозой, говорит Сергей Казачков — так, акции Globaltrans упали почти на 40% в долларах. «Часть рублевой стоимости компании компенсируется более слабым рублем, но все равно видно, что рынок ожидает негативного влияния на денежные потоки компании в 10–20 млрд руб. на горизонте нескольких лет», — полагает эксперт. Госпожа Липатова, впрочем, думает, что крупные операторы с исторически сильными финансовыми показателями и низким уровнем долговой нагрузки, такие как Globaltrans, «имеют определенный запас прочности, чтобы пережить текущий кризис».

На фоне спада операторского сегмента ухудшились перспективы илизинговых компаний, столкнувшихся с падением ставок. По оценкам Moody's, за первые девять месяцев 2019 года новый бизнес лизинговых компаний уже сократился на 50% к тому же периоду 2018-го.

Вагоностроители, которые изготовили в 2019 году рекордные 76,9 тыс. вагонов, готовятся к спаду — по оценке Объединения вагоностроителей (ОВС), до 50–60 тыс. Прямой вклад пандемии в негативный тренд в вагоностроении трудно оценить, основные причины — снижение погрузки и профицит вагонов на сети. Еще в марте ОВС подготовило предложения о поддержке отрасли, общую сумму более 40 млрд руб., которые помогут обеспечить финансовую устойчивость предприятий вагоностроения и сохранить свыше 20 тыс. рабочих мест. Надо, впрочем, отметить, что в массе своей вагоностроительные предприятия вышли из вынужденного карантинного простоя 6 апреля.

ЛОГИСТИКА

Почталыоны заходят в курьерский бизнес

В условиях турбулентности на логистическом рынке из-за пандемии коронавируса у национального почтового оператора России появились все шансы занять значительную долю в сегменте курьерской доставки товаров, который растет взрывными темпами с начала периода глобальной самоизоляции граждан.

— инновации —

Поскольку «Почта России» является одним из стратегически значимых отечественных предприятий, обеспечивающих постоянно действующую почтовую связь на всей территории РФ, административные запреты на работу в период «нерабочей недели» не коснулись национального почтового оператора. Впрочем, введение режима самоизоляции для граждан не могло не сказаться на общем объеме отправлений: по словам представителей компании, на прошлой неделе клиентов в отделениях стало в два-три раза меньше, чем в «обычные дни» до эпидемии. Поэтому никакой дополнительной нагрузки на логистическую систему «Почты России» сейчас нет, инфраструктура и почтовый транспорт работают без сбоев, заявили в компании.

Тем не менее изменения в режиме работы почтовых отделений на время «антивирусных» выходных все же будут. С 9 апреля и «до особого распоряжения» в связи с увеличением доли дистанционного обслуживания клиентов на дому в городах почтовые отделения будут работать только пять дней в неделю, (ранее большая часть городских почтовых отделений работала семь или шесть дней в неделю). Но в крупнейших городах останутся опорные отделения, которые будут работать по прежней графику, об этом рассказал директор макрорегиона «Урал» «Почты России» Дмитрий Киселев, выступивший в режиме онлайн-конференции в пресс-центре «ТАСС-Урал» 9 апреля.

Несмотря на все меры санитарной предосторожности, которые уже введены в каждом отделении, руководители почтового оператора призывают клиентов больше пользоваться услугами доставки посылок на дом, что в условиях самоизоляции граждан стало особо актуально. «Сегодня мы говорим нашим клиентам: оставайтесь дома. Мы готовы вам оказать дистанционные услуги на дому. Мы делаем упор на доставку почталыонами мелких пакетов и посылок весом до 2,5 кг, посылки весом более 2,5 кг доставляют наши курьеры на почтовом транспорте», — рассказал господин Киселев. По его оценкам, сейчас «Почта России» только за один день доставляет на дом столько корреспонденции, сколько было доставлено за весь февраль.

В цифрах рост выглядит еще более внушительным: если раньше «за неделю по Свердловской области мы доставляли порядка 80–100 отправлений на дом, то за прошедшие семь дней мы доставили уже более 11 тыс. посылок», рассказал Дмитрий Киселев. Всего в Свердловскую область ежедневно поступает около 90 тыс. посылок и мелких пакетов, а с учетом заказных писем, отправлений EMS и других типов корреспонденции — свыше 260 тыс. отправлений ежедневно, подчеркнул он.

Неотвратимая самоизоляция

Нынешняя тенденция трансформации потребительского спроса в сторону онлайн-покупок и доставки товаров на дом со всей очевидностью будет происходить не только во время и после карантинных мероприятий. В соответствии с этим неожиданно ускорившимся трендом уже адаптируется стратегия «Почты России». «Один из эффектов нынешнего кризиса и последовавшей самоизоляции граждан заключается в том, что люди постепенно привыкают находиться дома, поскольку возможность онлайн-заказа товаров и услуг способна поддерживать привычный уровень жизни», — рассказал, Ъ» руководитель департамента стратегического развития «Почты России» Игорь Шиянов. — С точки зренияистики это подстегивает развитие так называемой гиперлокальной доставки — до квартиры человека из другой точки на удалении нескольких километров». По его словам, услуга доставки посылки из отделения стала пользоваться заметным спросом после введения режима самоизоляции: объем заказов на эту услугу подскочил в 25 раз.

В пресс-службе компании уточнили, что в конце марта в связи с последствиями эпидемии и государственными мерами по противодействию распространению коронавируса «Почта России» вдвое снизила стоимость доставки посылок весом более 2 кг и одновременно расширила перечень отправлений, доставляемых на дом из почтовых отделений. В результате за первую неделю апреля в Москве и Санкт-Петербурге количество заказов на доставку выросло в 12 раз, в Центральном федеральном округе — в 25 раз, в Сибири — в 26 раз, на Урале — в 24 раза.

Пик востребованности услуги пришелся на период с 30 марта по 1 апреля, когда отделения «Почты России» были закрыты для посещения, 30 марта было оформлено в четыре раза больше доставок по сравнению с предыдущим днем. За первую неделю апреля, включая выходные, было оформлено свыше 190 тыс. онлайн-заявок на доставку отправлений на дом, сообщили в компании. Несмотря на взрывной рост числа обращений, 75% отправлений почталыоны и курьеры «Почты России» доставляют получателям на следующий день после оформления заказа, остальные — через день, подчеркнули в компании.

Курьерская экономика

По словам Игоря Шиянова, «Почта России» теперь может отправить курьера не только для доставки посылки и письма из отделений, но и доставить получателю това-



ры местных магазинов, и это тоже один из эффектов нынешнего «перелома» рыночной конъюнктуры. «Совершенно точно, что сейчас и в ближайшем будущем понадобится гораздо больше курьеров, чем раньше, чтобы удовлетворить растущий спрос, — рассуждает он о стратегических направлениях развития почтовойистики в России. — Поэтому предстоит существенно доработать ИТ-системы управления курьерской доставкой. Курьер должен быть эффективен, значит — двигаться по оптимально построенному маршруту, максимально точно прибывать к назначенному клиентом времени и при возможности, например, доставлять отправления даже внутри маршрута, минимально от него отклоняясь».

Особое значение в нынешней ситуации приобретает техническое оснащение курьера. «Пешеход много не увезет, а транспорт дорогой, поэтому некоторые современные транспортные разработки, за эволюцией которых внимательно наблюдает «Почта России», способны оптимизировать загрузку курьера», — отмечает Игорь Шиянов. Обычные офлайн-магазины будут переориентироваться на модель доставки своих товаров и услуг на дом покупателю, что потребует развития функции «гибридной доставки»: в реальной жизни товар может сначала пересечь город на транспорте, а затем оказаться в зоне доступности пешего курьера. Современные информационные системы вполне способны управлять сочетаниями различных видов доставок, что позволяет достичь оптимального показателя загрузки и курьеров, и транспорта, отмечает господин Шиянов.

Более того, в современных условиях «должны эволюционировать и сами отделения почтовой связи, которые с точки зрения новойистики должны все больше брать на себя функцию локального склада и точки

загрузки курьера, нежели фронт-офиса приема клиентов», отмечает Игорь Шиянов. «Поэтому почтовые операторы будут только наращивать объемы и логистические точки следующего уровня: большие распределительные центры станут еще больше», — прогнозирует он.

Логистическая иерархия

Логистическая инфраструктура «Почты России» имеет уже три уровня сортировки отправлений. Максимальная автоматизация процессов внедряется на наиболее крупных логистических почтовых центрах первого уровня — такие ЛППЦ действуют в Москве, Санкт-Петербурге и Казани. Большая автоматизированная линия сортировки посылок в таком ЛППЦ занимает 20 тыс. кв. м (около половины всей территории центра площадью 40–46 тыс. кв. м), машина с минимальным участием операторов способна сортировать посылки по 400 направлениям. Задача этих сортировочных узлов — обслуживание макрорегионов России, но при этом значение московского ЛППЦ остается ключевым для функционирования всей логистической системы, что предопределяет его эволюцию в «нулевой», четвертый уровень иерархии логистической системы.

Так, ЛППЦ «Почты России» во «Внуково-1» больше задействован под международные отправления, а «Внуково-2» — под российские, отмечают в компании. Москва остается центром транспортировки большинства импортных товаров из интернет-магазинов в связи с традиционными маршрутами пассажирских авиакомпаний. Здесь же и поблизости отечественная грузовая база: в Москве, Московской, Тверской, Ярославской областях находится большинство распределительных складов самих производителей товаров, импортеров и

логистических операторов, имеющих разнообразную географию поставок и нередко использующих сервис «Почты России».

В планах «Почты России» в течение текущего и следующего годов развернуть центры первого уровня в Новосибирске, Ростове-на-Дону и Екатеринбурге. В частности, открытие такого центра в Новосибирске может принести существенную оптимизацию расходов на доставку отправлений конечным пользователям. По замыслу стратегов «Почты России» потоки из Китая с назначением по городам Сибири будут сразу «подсортировываться» соответствующим образом на территории КНР и лететь из Китая уже не через Москву, а следовать напрямую в Новосибирск и далее распределяться по близлежащим регионам.

Но, например, на Дальнем Востоке объемы отправлений еще не достигли той интенсивности, чтобы поднять его столицу на высший уровень логистической пирамиды. Здесь каждый крупный ЛППЦ с территорией в пределах 10–15 тыс. кв. м будет иметь охват в пределах одной области, края или республики. Объемы обработки отправлений в них меньше, но степень их автоматизации должна в значительной мере соответствовать стандартам «суперавтоматизированных» ЛППЦ первого уровня, притом что сам «второй эшелон» обеспечивает работой еще более мелкие распределительные точки (третий уровень), разбросанные в городах и населенных пунктах, где во многих случаях уже достаточно элементарной механизации труда работников.

Курс на бизнес

Переход практически всех видов розничной торговли в онлайн сулит всей глобальной экономике значительный рост спроса на курьерскую доставку посылок и товаров из интернет-магазинов, где развитая региональная инфраструктура «Почты России» вполне может рассчитывать занять существенную долю на растущем рынке. Один из новых сервисов создан специально для предприятий малого и среднего бизнеса и позволяет заключить договор на обслуживание полностью в дистанционном режиме, без очного контакта с представителями «Почты России». Любой предприниматель, зарегистрировавшийся в личном кабинете на сайте otravka.pochta.ru, может присоединиться к публичной оферте и практически сразу оформлять и отправлять посылки.

По словам генерального директора «Почты России» Максима Акимова, перешедшего на эту должность в феврале текущего года с поста вице-премьера правительства России, «до появления электронной оферты подключение партнеров могло занимать недели, а сейчас время подключения не превышает нескольких часов». «Нам было важно как можно скорее поддержать наших партнеров, чтобы они не теряли ценное время на организацию доставки», — подчеркнул он, добавив, что упрощение взаимодействия с бизнесом сокращает временные и прочие издержки экономики «и предлагает „умные“ универсальные решения, чтобы одно нажатие кнопки давало результат».

Электронная регистрация (один из этапов подключения) по договору-оферте занимает не более 30 минут, после чего клиент запускает проверку данных в автоматическом режиме, уточнили в пресс-службе «Почты России». Загрузка отсканированных копий документов не требуется, реквизиты организации подгружаются автоматически при вводе юридического наименования компании. Сервис упрощенной регистрации предпринимателей работает в пилотном режиме с января 2020 года, за это время к услугам компании таким способом подключились уже сотни организаций малого и среднего бизнеса. В целом уже на начало апреля более 30% всех корпоративных посылок и отправлений внутри страны проходило через личный кабинет пользователей «Почты России», где организован удобный интерфейс управления отправлениями и ведется юридически значимый документооборот, рассказали в компании.

Цифровизация бизнеса «Почты России» может привести к переходу в электронный вид и значительной части самих почтовых отправлений: в последнее время особый успех у предпринимателей разного калибра заслужила новая разработка «Почты России» — сервис отправки заказных электронных писем, рассказал в ходе онлайн-конференции глава уральского макрорегиона компании Дмитрий Киселев. «Отправляемые с помощью внедренной в прошлом году технологии письма имеют юридическую значимость и полностью заменяют собой бумажные документы, которые принимаются организациями, органами исполнительной и судебной власти», — рассказал он, добавив, что сейчас только по Свердловской области отправляется свыше 500 тыс. таких электронных заказных писем. Кроме того, по его словам, теперь сервис обеспечивает официальную переписку граждан с ГИБДД, судами различных инстанций, загсами, Росреестром, Федеральной службой судебных приставов и некоторыми другими ведомствами. Учитывая то, что этот сервис платный, от ухода «бумажных» заказных писем «в цифру» государственный почтовый оператор существенно не потеряет в доходах, но значительно сократит собственные издержки и сэкономит непроизводственные затраты в экономике страны в целом.

Александр Осокин





Есть возможности. Нет препятствий

В условиях конкуренции побеждает тот, кто лучше адаптирован к задачам бизнеса. Mercedes-Benz Sprinter Limited Edition предлагает Вам уникальное сочетание цены и необходимых опций: передний или задний привод, высокая крыша, сиденья повышенной комфортности с подогревом, шумоизоляция, USB-порт. Sprinter Limited Edition создан для наиболее эффективного ведения бизнеса.

2 050 000 руб.*

* Указана рекомендованная розничная цена с НДС на автомобиль Sprinter 311 Panel van A2H2 114hp в исполнении Limited Edition с учетом преимущества по программе Трейд-ин в размере 150 000 рублей, а также с учетом специального преимущества в размере 299 880 рублей, актуальная до 30.04.2020. Количество автомобилей ограничено. Предоставленная информация и изображения носят информационно-справочный характер и не являются офертой или публичной офертой. Для получения актуальной информации обращайтесь к официальным дилерам Mercedes-Benz или по телефону 8-800-200-02-06. Limited Edition — ограниченная серия.

Mercedes-Benz

