



Тематические страницы газеты **Коммерсантъ**

## Логистика и инфраструктура

Среда 18 марта 2026 №46 (8220 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

14 Мелкие селлеры с маркетплейсов больше не смогут использовать карго-схемы для импорта товаров

16 Экспедиторов позвали в реестр: с 1 марта начался важный этап цифровизации логистики в России

# Логисты заработают на кризисе

Военный конфликт в Персидском заливе вызвал настоящий хаос в мировой логистике, последствия которого еще трудно оценить из-за продолжающихся активных боевых действий. Пока основной эффект — кратный рост цен на перевозки грузов всеми видами транспорта практически во всех регионах мира, а его причины не столько в росте цен на топливо, сколько в дефиците мощностей и желании перевозчиков заработать на панике грузоотправителей.

— конъюнктура —

Война на Ближнем Востоке стала настоящим шоком для мировой логистики, по крайней мере для логистики углеводородов. Несмотря на то что о возможном перекрытии Ормузского пролива давно говорили многие политологи во всем мире, зависящие от этого транспортного коридора арабские монархии не позаботились об альтернативных каналах поставки своей нефти. Мощностей запасных трубопроводов и резервных портов оказалось крайне недостаточно, а блокировка танкеров в Персидском заливе, атаки на них и на объекты нефтетранспортной инфраструктуры лишь усугубили проблему, заставив местные добывающие предприятия остановить работу.

Надежды на то, что конфликт, как всегда, быстро закончится, или на то, что Иран не будет атаковать гражданский флот, не оправдались. В Ормузском проливе и его окрестностях потоплены или повреждены десятки торговых судов: танкеров, сухогрузов и контейнеровозов, принадлежащих самым различным коммерческим компаниям. По неофициальным данным, иранские военные пропускают часть танкеров, которые вывозят нефть непосредственно из Ирана, или флот, связанный с контрагентами из Китая, но подтвердить или опровергнуть эти данные невозможно: если капитаны и проводят суда через пролив, то транспондеры по понятным причинам они не включают.

### Конфликтные цены

Последствия военной эскалации в регионе не заставили себя долго ждать. Первыми среагировали ведущие судовые страховщики из Международной группы P&I-клубов, включая Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club и American Club. Уже 2 марта они уведомили об отзыве покрытия военных рисков для вод Ирана, Персидского залива, прилегающих районов и Ормузского пролива с 5 марта. Крупнейшие судоходные линии уже через три дня активных боевых действий объявили обещание повысить ставок: новые уровни ставок оказались вдвое выше текущих уровней на спотовом рынке и на 10–20% выше, чем прошлогодние GRI во время активизации хуситского кризиса. Вслед за глобальными судоходными компаниями целый ряд

морских линий ввел надбавки на доставку грузов через российские порты, в том числе на перевозку грузов, уже находящихся в пути. Ставки увеличились в среднем на \$1,5 тыс. за 20-футовый контейнер, и на \$3 тыс. за 40-футовый.

Рост цен на нефть уже к концу второй недели конфликта позволил судоходным линиям ввести и новые надбавки — экстренные топливные наценки. Так, MSC объявила о введении с 16 марта экстренных топливных надбавок (EFS) на нескольких торговых маршрутах. В частности, на перевозки из Северной Европы и Средиземноморья в Австралию и Новую Зеландию сумма сбора составит \$200 за один 20-футовый контейнер (\$300 за рефрижераторный). Также надбавки в пределах от \$70 до \$100 за TEU коснутся перевозок контейнеров в Италию, Грецию и Турцию. Примерно в таком же размере с 16 марта топливный сбор начнут платить клиенты CMA CGM из Северной Европы, с 23 марта аналогичные надбавки будут действовать на всех международных и внутренних маршрутах немецкой компании Narag Lloyd, альянс японских компаний ONE начнет экстренные топливные сборы с грузополучателей с 24 марта.

Примечательно, что власти крупнейших стран мира, экономики которых сильно интегрированы в глобальную сеть логистических цепочек, внимательно следят за ценовой конъюнктурой на морские перевозки на фоне военного кризиса в Персидском заливе. Минтранс Китая. Директорат судоходства Индии и даже Федеральная морская комиссия США на днях выступили с очень похожими публичными заявлениями, выразив обеспокоенность ростом цен на перевозки. Общая рекомендация чиновников к грузоотправителям — проверять выставленные перевозчиками счета, чтобы не оплачивать надбавки и сборы, введенные «задним числом».

### Лучше по суше

Между тем, время подсчитывать убытки еще не пришло, тогда как главной задачей международных в текущих условиях — попытаться поскорее разгрести заборы на складах и не допустить полного коллапса транспортной системы. В условиях блокады Ормузского пролива и фактической недоступности портов Персидского залива крупнейшие морские перевозчики предла-



гают комбинированную доставку с использованием маршрутов, не зависящих от региона активных боевых действий, — через порты Омана и Саудовской Аравии, а также с помощью наземной доставки через Аравийский полуостров. В частности, CMA CGM предложила использовать для доставки порт Джидда, откуда грузы в страны Персидского залива можно доставить фидерными морскими маршрутами или автотранспортом. Кроме того, компания предложила клиентам воспользоваться сухопутными перевозками из портов Хор-Факкан, Фуджейра и Сохар в порты Халифа и Джебель-Али с дальнейшей доставкой по региону.

Для морских линий, ориентированных на российский рынок и работающих по маршрутам из портов Санкт-Петербурга и Новороссийска через Суэцкий канал порты ОАЭ в последние годы стали важными пунктами консолидации и распределения грузов. По сути, они стали выполнять функцию промежуточных хабов на пути из России в Китай, которую до начала СВО с успехом выполняли крупнейшие европейские контейнерные порты Гамбург и Роттердам. Поэтому нарушение работы этих до недавнего времени спокойных гаваней напрямую затронуло и расписание перевозчиков, отправляющих российский экспортно-импортные грузы.

Впрочем, игроки отечественного рынка стараются ни в чем не отставать от своих глобальных конкурентов и тоже ищут любые возможности помочь клиентам доставить груз. Например, судоходная компа-

ния Silmar Shipping (работает на регулярных контейнерных маршрутах между Новороссийском и портами Турции, Пакистана, Индии, ОАЭ и Саудовской Аравии) приостановила прием заявок на морские перевозки контейнеров в порт Джебель-Али «до дальнейшего уведомления», но при этом сообщила, что готова предложить своим клиентам логистические схемы через порт Джидда в Саудовской Аравии.

### Авиация помнит о COVID

Еще одна крупная жертва ближневосточной войны — мировая гражданская авиация. Из-за прямой военной угрозы практически полностью парализован крупнейший авиационный хаб мира в Дубае, обеспечивавший стыковочные рейсы крупнейшей мировой авиакомпании на межконтинентальных перелетах. Воздушное пространство вовлеченных в боевые действия стран закрыто, а в аэропортах застряли сотни лайнеров и их экипажей. Сотни тысяч пассажиров не смогли улететь не только из аэропортов стран Ближнего Востока, но и из сотен других городов по всему миру, куда эти самолеты должны были прилететь.

На рынке грузовых воздушных перевозок аналитика исследовательского агентства Xeneta уже отмечают общее сокращение предложения почти на 20%, а в некоторых регионах, например в Индии, где на рынке доминировали арабские авиакомпании Qatar Airways, Emirates и Etihad, которые сейчас просто не в состоянии обслуживать этот рынок, доступные мощности сократились

на 60–70%. Эффект от возникшего хаоса для мировой авиации будет сравним с последствиями коронавируса: тарифы на воздушные перевозки грузов по всему миру вырастут в два-три или даже четыре раза, если конфликт на Ближнем Востоке затянется, полагают эксперты Xeneta.

От роста цен пострадают даже грузоотправители, которые не пользуются услугами международных воздушных хабов на Ближнем Востоке. «Даже если это не повлияет на их операционную деятельность, то скажется на коммерческой работе, потому что авиакомпании, которые все еще могут обслуживать эти рынки, будут стараться максимизировать или оптимизировать свои выгоды», — отмечает руководитель направления авиаперевозок Xeneta Найлалл ван де Вуф. В текущей ситуации грузополучателям и их экспедиторам эксперт рекомендует быть гибкими и смелее принимать краткосрочные решения, поскольку текущая конъюнктура неизбежно будет в ближайшее время меняться как при сохранении военной напряженности в Персидском заливе, так и при ее разрядке.

### Азербайджанский экспресс

Инцидент с нападением боевого дрона в аэропорту Нахичевани и резкая реакция на него азербайджанских властей встревожили перевозчиков на международном коридоре «Север—Юг», западная ветка которого проходит из России по каспийскому побережью Азербайджана транзитом в Иран и далее через иранские

порты в Индию. Внезапное закрытие всей ирано-азербайджанской границы 6 марта привело к тому, что более тысячи российских водителей грузовиков застряли в Иране. В Telegram-каналах начали появляться красноречивые видео дагестанских дальноточников, заявляющих, что у них кончатся топливо и деньги, а у скоропортящихся грузов из Ирана (в Россию оттуда везут преимущественно фрукты и орехи) истекает срок годности. Границу вскоре открыли, но возможное вовлечение Азербайджана в ближневосточный конфликт, пожалуй, остается одной из самых главных угроз российской логистике на южном направлении.

По мнению генерального директора компании «Инфра Проекты» Алексея Безбородова, стратегически «Север—Юг» нужен Азербайджану, поэтому Баку не заинтересован его перекрывать. «Кроме как торговать с Россией и Ираном, им больше не с кем. Это два гигантских рынка по обе стороны маленького Азербайджана — 150 млн человек российского населения и 90 млн иранского населения, а на торговле между Арменией и Казахстаном, между Грузией и Туркменистаном много не заработаешь», — полагает эксперт. Рост популярности у грузополучателей «сердинного» транзитного коридора через территорию Алексей Безбородов предлагает не ждать. «Если за столько лет переговоров инвестиции так и не пошли в развитие этого маршрута, то уже одно только это говорит о том, что у него нет особых перспектив», — убежден он.

Сергей Осипов

# «РЖД вполне может дать миру то, чего ему не хватает»

— мнение —

Основатель исследовательского агентства InfraNews, генеральный директор компании «Инфра Проекты» АЛЕКСЕЙ БЕЗБОРДОВ считает, что Россия может и должна защищать свой торговый флот, но при этом как можно больше строить новых судов и трубопроводов. А для железнодорожного транзита грузов через Россию уже практически все готово — осталось его грамотно прорекламировать на международных рынках, полагает эксперт.

Начало года, конечно, выдалось потрясающим: количество «разноцветных лебедей» для экономик всех стран оказалось просто невообразимым! Мировая логистика, которая по факту стала явным объектом интереса воюющих сторон, готовится к масштабной перестройке и, разумеется, новому взлету цен на грузоперевозки всеми видами транспорта. Есть ли у России шансы воспользо-



ваться этим сумбуром в отрасли, чтобы занять более выгодные позиции на глобальном рынке транспортных услуг? И да и нет.

Рост цен на нефть и газ, безусловно, России на руку: если конфликт

продлится три-четыре месяца, наш Минфин будет просто счастлив и решит многие свои проблемы. Да и экономика в целом может от этого вздохнуть свободнее, если ЦБ будет резче снижать ключевую ставку. Это откроет доступ к деньгам для представителей малого и среднего бизнеса, от которого, по сути, зависит практически весь сегмент нашего несерьезного экспорта и импорта, который обеспечивает производство и потребление огромного рынка. Новые ниши и возможности, безусловно, открываются, но воспользоваться ими почти невозможно: своих денег не осталось уже практически ни у кого.

Сам же ближневосточный кризис и события последних недель в открытом море в очередной раз и очень точно указали на главную структурную проблему российской экономики: безопасные логистические схемы для транспортировки нашей нефти и нашего газа до сих пор не найдены. Сегодня, когда никто не гарантирован от захвата ле-

гализованными пиратами, получившими патенты от своих правительств, будь то американские морпехи или наемники различного рода, нам нужно активно защищать свой флот, в том числе с помощью оружия, как это делают другие государства. А если нужно сделать наш флот еще более «теневым» или «серо-буро-малиновым», то не нужно несерьезно стесняться, если это поможет безопаснее работать.

В любом случае нефтяная, нефтепродуктовая и газовая логистика — это путь к нашему будущему, а танкеры, газозавозы и трубопроводы — это ключи к нашему успеху. Конечно, многое зависит от воли и желания торговых партнеров, прежде всего из Азии, откуда, кстати, приходят обнадеживающие сигналы. Есть имеющая право на достоверную информацию о том, что на фоне событий в Персидском заливе в высоких эшелонах Коммунистической партии Китая возобновилось обсуждение развития трубопроводного транспорта. При этом нам нуж-

но активно заниматься строительством собственного флота в максимальных количествах и, как это ни странно, в максимальном их разнообразии: нынешний кризис наглядно показал, что работа только с большими танкерами теперь дело весьма рискованное.

Захватывающих перспектив развития для Северного морского пути (СМП) на фоне ближневосточного кризиса пока не просматривается. К сожалению, СМП остается пока только гипотетической возможностью для регулярного судоходства, нежели реальной альтернативой Суэцкому каналу. Инвестиции в береговую инфраструктуру арктических морей, можно сказать, только начались, ледокольная проводка остается очень дорогой, а судов соответствующего ледового класса нет ни у нас, ни в целом на рынке. Усилий менеджмента «Росатома», пожалуй, самой мощной госкорпорации в России, пока явно не хватает, чтобы сделать ситуацию на СМП менее скучной, чем она есть сейчас.

А вот железнодорожному транзиту через Россию затяжной ближневосточный кризис может дать хорошую фору. РЖД вполне может дать миру то, чего ему не хватает, а именно безопасные и качественные перевозки с востока на запад и обратно, причем не только для Китая и Германии, но и для десятков других стран Азии и Европы. В отличие от морских линий или авиаперевозчиков, портов и страховых компаний из Лондона, РЖД не делает «военных наценок», что бы ни происходило вокруг. Но здесь уже самой России нужно посылать сигналы мировым грузополучателям и экспедиторам, что самый безопасный маршрут с востока на запад — это Транссиб и БАМ, это маршрут через Китай, Казахстан, Россию, Белоруссию на Европу. Здесь, к счастью, все необходимые инвестиции были сделаны заранее, теперь РЖД осталось только наладить грамотную коммерческую работу и заточить услугу сухопутного транзита под потребности глобальных логистических игроков.

# ЛОГИСТИКА И ИНФРАСТРУКТУРА

## «КАМАЗ» — это прибыль 24 часа в сутки, 7 дней в неделю»

Суровая зима 2026 года в России стала хорошим тестом на прочность для коммерческих грузовиков. Около 15% сравнительно молодого парка иностранных грузовиков простаивает в ремонте, детали из-за рубежа идут неделями. О том, как обеспечить максимальную доходность автопарка в любых климатических условиях, избежать разорительных штрафов за перегруз и в чем кроются технологические преимущества грузовиков отечественного производства, «Ъ» поговорил с директором по маркетингу и рекламе ПАО «КАМАЗ»

**Денисом Дрягиным.**

— передовики производства —

— Суровые погодные условия текущего года стали серьезным вызовом для транспортной отрасли. Обеспечивают ли отечественные автомобили главное желание перевозчиков, чтобы грузовик бесперебойно приносил прибыль в режиме 24/7?

— Вы абсолютно правы, формула успеха любого коммерческого перевозчика предельно проста: «Колеса крутятся — деньги идут». Любая непредвиденная остановка — это прямые финансовые потери. «КАМАЗ» исторически создавался для тяжелой и безостановочной работы в самых разнообразных и сложных условиях: от экстремальных морозов Крайнего Севера до изнуряющей жары южных регионов. В наших машинах еще на этапе базового проектирования заложен колоссальный запас прочности. Мы используем специализированные морозо-

стойчивые материалы, высококачественные смазки, а также особым образом адаптированные системы жизнеобеспечения.

Вся наша техника проходит многоэтапные жесткие испытания в специальных климатических камерах, а затем тестируется на зимних трассах Якутии и Колымы. Благодаря такому бескомпромиссному подходу наши машины максимально защищены от типичных зимних проблем: на сильном морозе не замерзает пневматика тормозных систем, сохраняют эластичность уплотнители, не лопаются пластик облицовки и бесперебойно функционируют сложные электронные блоки управления. Поэтому уровень выхода из строя наших машин этой зимой не превышает минимальных сезонных погрешностей. Компании, сделавшие ставку на «КАМАЗ», стабильно выполняют свои обязательства, обеспечивая круглосуточную прибыль без выходов.



— В отрасли традиционно много внимания уделяется реальному сроку службы грузовой техники. Как «КАМАЗ» обеспечивает долговечность своих машин и надежную защиту инвестиций владельцев крупных и малых автопарков?

— Главный и самый объективный показатель для любого транспорт-

ного бизнеса — это совокупная стоимость владения. Мы изначально закладываем большой рабочий ресурс наших двигателей, коробок передач и ведущих мостов на пробег до миллиона километров и даже более. Коммерческая машина должна исправно работать долгие годы, приносить стабильный доход каждый день, а не вытягивать оборотные средства на бесконечные ремонты. Наша техника проектируется под сверхинтенсивные нагрузки: мы используем усиленные рамы из специальной стали, сверхнадежные элементы подвески и передовые системы фильтрации.

Более того, мы активно внедряем современные технологии предиктивной диагностики. Бортовая электроника сама подсказывает, какой именно узел требует профилактического внимания, еще до реальной поломки. Это позволяет планировать заезды на сервис и избегать внеплановых простоев с линии. К тому же, у машин «КАМАЗ» высокая остаточная стоимость. Подержанный грузовик всегда ликвиден на вторичном рынке, что позволяет транспортным компаниям быстро и выгодно обновлять автопарк.

— Острая проблема для транспортников — автоматические пункты весового контроля. Можете объяснить, чем выгодно отличается техника «КАМАЗа» и как она помогает избежать штрафов за перегруз?

— Это наше безусловное и стратегическое преимущество. Конструкторы страны научно-технического центра «КАМАЗа» проектируют всю технику в строжайшем соответствии с действующими российскими дорожными нормативами и жесткими ве-

совыми ограничениями. Мы применяем современные высокопрочные и одновременно легкие металлические сплавы для существенного снижения собственной массы автомобиля без потери его надежности. Наши опытные инженеры с помощью компьютерного моделирования предельно точно рассчитывают межосевые расстояния и идеальное распределение массы по шасси. Благодаря этому наш клиент имеет возможность загружать автомобиль ровно на сто процентов заявленной грузоподъемности. Он перевозит максимум полезного коммерческого груза, получает наибольшую финансовую отдачу за каждый рейс и при этом совершенно спокойно проезжает через автоматические рамки весового контроля. Это абсолютная гарантия того, что заработанные тяжелым трудом деньги останутся в компании.

— Каковы стратегические планы предприятия на ближайшее будущее в условиях динамично меняющегося рынка?

— Мы продолжим активно развивать нашу модельную линейку, планомерно наращивая долю высококачественных компонентов собственного производства. У нас уже построена самая масштабная и эффективная сеть сертифицированных сервисных центров по всей территории страны. Наша главная стратегическая цель — обеспечивать отечественным транспортным предприятиям максимально надежный инструмент для стабильного заработка в любых условиях. «КАМАЗ» — это стопроцентная уверенность в завтрашнем дне и бесперебойный доход 24 часа в сутки, 7 дней в неделю.

Мария Кузнецова

## Карго-доставку ставят на СПОТ

— налоги —

Государство решило всерьез взяться за нелегальный импорт товаров через страны ЕАЭС и ускоренными темпами вводит в действие Систему подтверждения ожидания товаров. С 1 апреля российские импортеры за два дня до ввоза товара будут обязаны подавать сведения в электронную систему и получать специальный QR-код от Налоговой службы, который будут проверять таможенные органы у водителей грузовиков, а с 1 июля — заранее вносить обеспечительный платеж в счет уплаты ввозного НДС и косвенных налогов. Полностью и сразу контрабандный карго-импорт из-за этого не исчезнет, но самые мелкие селлеры с маркетплейсов и в вещевых рынках не смогут выдержать расходы на легальный импорт и уйдут с рынка, полагают отраслевые эксперты.

Минфин, Федеральная налоговая и Федеральная таможенная службы не намерены откладывать внедрение новой Системы подтверждения ожидания товаров (СПОТ): с 1 апреля 2026 года российский импорт из стран ЕАЭС, идущий автотранспортом, начнет жить по новым правилам. Для легального ввоза товаров на территорию России водитель грузовика должен будет иметь на руках специальный QR-код, который позволит ему беспрепятственно перемещаться по российским автодорогам без риска быть задержанным сотрудниками Таможенной службы. Для этого заказчик перевозки (как правило, импортер или его агент) будет обязан заполнить и направить специальный документ о предстоящей поставке (ДОПП) в Федеральную налоговую службу России (ФНС), сотрудники которой после проверки этих сведений, присвоят поставке соответствующий QR-код.

Направлять ДОПП и получать QR-код будут обязаны все организации и индивидуальные предприниматели, которые ввозят товары из Казахстана, Белоруссии, Армении и Киргизии автомобильным транспортом — это касается как самих импортеров, так и их посредников. В дальнейшем систему планируется распространить на импорт товаров и другими видами транспорта. Минфин России обеспечивает нормативную базу новой системы, а ФНС выступает оператором СПОТ: ведет прием ДОПП, учитывает платежи в составе косвенных налогов и присваивает QR-код.

Контроль за соблюдением процедуры будет возложен на Федеральную таможенную службу России (ФТС), точнее, на сотрудников ее мобильных бригад (на границах стран Таможенного союза стационарные таможенные пункты отсутствуют). Они получают полномочия прове-

рять у водителя грузовика QR-код и сопоставлять данные из ДОПП с товаросопроводительными документами, принимая решение о беспрепятственном пропуске транспортного средства. При наличии рисков нелегального ввоза товаров грузовик может быть досмотрен, а при выявлении несоответствий (а с 1 июля — при отсутствии обеспечительного платежа) груз может быть запрещен к ввозу. В случае переплаты импортер сможет ее учесть в составе Единого налогового платежа.

Прямой импорт из стран дальнего зарубежья, равно как и транзит, под действие системы не подпадает. Освобождение от обеспечительного платежа предусмотрено для крупнейших налогоплательщиков, участников налогового мониторинга, уполномоченных экономических операторов, а также для ряда специальных случаев: ввоза без уплаты косвенных налогов по праву ЕАЭС или российскому законодательству, поставок в особые экономические зоны и транзита через РФ между государствами союза. Не подлежат предварительному декларированию ввоз наличных денег, импорт нефти и нефтепродуктов, электроэнергия, трубопроводные поставки, товары для личных нужд физлиц, перемещения между Калининградской областью и остальной частью России, а также грузы, связанные с гостайной, поставки в адрес дипмиссий, консульств и международных организаций.

### Миллиардная неучтенка

Заместитель руководителя ФНС России Александр Егорычев, разъясняя смысл и особенности новой системы на заседании Совета ТПП РФ по таможенной политике, в феврале рассказал, как проблема выявилась в ходе макроанализа объемов рос-

сийской внешней и внутренней торговли за предыдущие годы. В 2022 году официальный таможенный импорт в Россию резко упал — за счет санкций, отказа официальных дистрибуторов от поставок и прочих внешних факторов. Но внутреннее потребление в России при этом значимо не сократилось, а импортные товары продолжили продаваться в магазинах практически в прежних объемах. Стало очевидно, что этот импорт «мигрировал» туда, где таможенный контроль не ведется, — через границу стран Таможенного союза ЕАЭС, однако в структуре взаимной торговли между странами-соседями РФ доля НДС, подлежащего уплате в рамках правил трансграничной торговли, вопреки ожиданиям, соразмерно не увеличилась.

Более глубокий анализ структуры внешней торговли совместно с налоговыми органами стран ЕАЭС показал, что, например, в 2024 году объемы экспорта Казахстана и Киргизии составили \$29 млрд, а объемы импорта из этих стран — \$16 млрд. «На вопрос, а где еще \$13 млрд, никто ответить не смог. И если мы понимаем, что такой рынок потребления просто не может сформироваться ни Республика Казахстан, ни Республика Киргизия, то, значит, это все неучтенный товар, который в дальнейшем транслируется на наш рынок», — рассказал Александр Егорычев. Прямые тому доказательства тоже очевидны. «Определенные смартфоны, скажем так, 17-й серии, в нашу страну не завозились ни по классическому импорту, ни через страны ЕАЭС. То есть, по данным учета, их в стране нет. А в магазинах они есть», — поделился наблюдениями замглавы ФНС России.

Новая система заблаговременно декларирования импортных поставок призвана, во-первых, обес-

печить учет перемещения товаров, проходящих транзитом по территории стран ЕАЭС автотранспортом (на последующих этапах СПОТ планируется распространить на импорт всеми видами транспорта). А во-вторых, если декларирование и уплата пошлин и налогов будут производиться заранее, то ФНС не придется «искать эти потерявшиеся машины на территории РФ, учитывая, что найти их практически невозможно», пояснил замглавы ФНС России. В результате в ноябре прошлого года правительством была утверждена концепция СПОТ, а в мае текущего года планируется принять соответствующие законопроекты. Тем не менее по распоряжению правительства опытная эксплуатация системы начнется с 1 апреля, а с 1 июля, уже после принятия законопроектов, — промышленная, с взиманием обеспечительных платежей.

### «Карго» вне закона

Специалисты в сфере таможенного оформления и логистики отмечают, что правительство установило «нетипично сжатые сроки» для разработки и внедрения, но сама проблема давно «назрела, если не перезрела». За последние годы рынок серого импорта в Россию через страны ЕАЭС достиг невероятных размеров, а сам вид такой доставки замаскировался под специфический термин «карго-доставки». В рекламе этих услуг в интернете заявляются такие преимущества, как доставка «под ключ», что избавляет импортера от оформления «таможенных документов, деклараций, сертификации и исполнения других обязательств» при доставке товаров из Китая, Турции и «других стран массового экспорта». Возможность консолидации грузов нескольких поставщиков в одну поставку и присвоение ей единого та-

моженного кода подается как «упрощенная система таможенного оформления» и «экономика для клиента».

На самом деле карго-доставка — это не что иное, как контрабанда, причем схем незаконного ввоза и обмана контролирующих органов масса. «Карго-перевозчики пользуются тем, что у нас ФНС и ФТС — это разные ведомства», — поясняет директор компании «Фрейт Сервисес» Виталий Кокорин. Согласно законодательству, НДС уплачивается в той стране, где товар реализуется, и каждый российский импортер, если он приобрел товар в странах ЕАЭС, должен в течение следующего месяца после ввоза направить в налоговую инспекцию статистическую форму с информацией о поставленных товарах, рассчитать и уплатить косвенный (ввозный) НДС. В случае же карго-доставки водители могут предъявлять контрольным органам поддельные документы, например, о движении транзитом по территории РФ, после чего иностранные товары «растворяются» на территории России.

Еще один из способов избежать уплаты НДС — указать в товаросопроводительных документах несуществующие компании, или компании, не имеющие отношения к товарным партиям, которые никаких статистических форм не подают и НДС с них взыскать потом невозможно. Нередки случаи, когда в товаросопроводительных документах в качестве импортера указывается добросовестные компании, но дальнейшее расследование показывает, что никаких договорных обязательств по этим поставкам у них не было и, разумеется, никакой груз к ним не приезжал. Виталий Кокорин полагает, что СПОТ — это значимый шаг к объединению информации из таможенных и налоговых систем, что, безусловно, повысит прозрачность налогового и таможенного администрирования и по мере развития системы позволит более эффективно выявлять способы уклонения от уплаты налогов.

### Ставка на честность

Всех проблем контрабанды через страны ЕАЭС на первом этапе новая система не закроет, но основную их часть отсечет, считает господин Кокорин. «Внедрение системы СПОТ окажет значительное влияние на небольших селлеров маркетплейсов, не обладающих ресурсами и компетенциями по легальному ввозу, включающему в себя сертификацию, валютное и таможенное регулирование. В настоящее время комплекс действий по импорту товаров в Россию в большинстве случаев сводится к оплате за иностранные товары картой физического лица, оплате за карго-перевозку и получению товара в одной из нескольких известных на всю страну точек доставки

таких «карго-товаров», — рассказывает он. По мере внедрения СПОТ и принятия закона о платформенной экономике селлеры, которые «не смогут эволюционировать в полноценных импортеров», будут вынуждены уйти с рынка. «Доля логистических затрат для мелких товарных партий будет занимать существенную часть в себестоимости товаров по сравнению с крупными товарными партиями больших игроков. Это будет еще больше давить на их рентабельность и в конечном итоге поставит под вопрос жизнеспособность такого бизнеса», — полагает директор «Фрейт Сервисес».

«Большая часть товаров, которые продаются на рынках и маркетплейсах, действительно завозится по непрозрачным для таможики схемам», — отмечает управляющий партнер платформы для международных платежей RealPay Елена Григорова. — Крупные импортеры и так работают в рамках законодательства, для них переход на новую систему не составит труда, но мелким и средним импортерам придется менять стратегию закупки товаров». Цифровизация налоговых органов в России находится на очень продвинутом уровне: предполагается, что отправка ДОПП в ФНС может быть сделана не только через сервис на ее официальном сайте, который должен заработать до 30 марта, но и с помощью собственных информационных поставщиков через традиционных операторов ЭДО. Поэтому электронный учет импорта, скорее всего, окажется благоприятным воздействием на российскую экономику, и на конечных пользователей в частности, считает она. «В случае нелегального импорта заказчики могут потерять товар, их могут обмануть перевозчики. Но когда они начнут работать в легальной схеме, они сами увидят выгоды и будут от этих проблем защищены», — уверена Елена Григорова.

Следующим этапом борьбы контролирующих органов с карго-перевозчиками станет проблема занижения таможенной стоимости, когда налогооблагаемая база умышленно занижается в десятки или сотни раз, наносит колоссальный ущерб бюджету. Первыми кандидатами на контроль заявленной таможенной стоимости могут стать товарные группы, подлежащие маркировке «Честный знак», считает Виталий Кокорин. «По этим группам товаров у контролирующих органов есть полная картина цепочки добавленной стоимости: от ввоза в страну до реализации товара на прилавке. Выявить расхождение цены ввоза товаров в десятки или сотни раз не составит труда», — полагает эксперт, добавляя, что это наиболее очевидный путь для дальнейшего развития системы.

Дарья Скворцова



# ЛОГИСТИКА И ИНФРАСТРУКТУРА

## Вес с препятствиями

Автоперевозчики жалуются на ошибочные миллионные штрафы на автоматических пунктах весового контроля, а региональные власти обвиняют водителей грузовиков в массовом уклонении от проверок и даже диверсиях на измерительном оборудовании. Ущерб от перегруженных сверх нормы грузовиков с учетом расходов на преждевременный ремонт дорог и ДТП с их участием колоссален, а победить это явление можно только с помощью политической воли губернаторов, цифровизации и нормативных требований к конструкции грузовых автомобилей в России, считают в АНО «Общество защиты дорог».

— инфраструктура —

Весна — ежегодная проблема для грузовых автоперевозчиков: в России начинают действовать сезонные ограничения на проезд большегрузного автотранспорта по дорогам общего пользования. Автодороги закрываются на так называемую просушку: после схода зимнего снежного покрова дорожное полотно особенно уязвимо к нагрузкам и разрушается значительно быстрее, чем в сухую погоду или даже под снегом. С 2018 года сезонные ограничения перестали вводить на федеральных автодорогах (компенсация ущерба автоперевозчиками федеральным автотрассам заложена в сборы по системе «Платон»), однако на региональных дорогах в большинстве регионов эти ограничения продолжают вводиться ежегодно.

Между тем эти сезонные запреты — лишь предельное ужесточение весовых норм для грузовых автомобилей, которые действуют круглый год и регулируются федеральными законодательными актами. Недовольство перевозчиков объяснимо: весовые ограничения не позволяют перевезти больше груза, а значит, ограничивают заработок, а сама система весогабаритного контроля, несмотря на все попытки властей сделать ее понятной и прозрачной для пользователей, остается достаточно запутанной. Допустимые нагрузки зависят от многих параметров: как от типа покрытия и категории самой дороги, так и от конструкции автомобиля — габаритов кузова, количества осей, типов колес и других параметров. Сезонные ограничения в регионах вводятся в разное время в зависимости от погодных условий и публикуются отдельными сообщениями на официальных региональных сайтах, при этом предельные нагрузки на различных региональных дорогах тоже разные.

В то же время штрафы за несоблюдение весогабаритных норм в России крайне высокие и постоянно увеличиваются. Так, в июне 2025 года Госдума приняла обновленную линейку штрафов за перегруз, которые теперь варьируются от 150 тыс. до 600 тыс. руб. в зависимости от величины превышения весогабаритных параметров. Максимальный штраф, 600 тыс. руб., взимается и за отказ от прохождения весового контроля. Такой размер однократного штрафа даже для крупного перевозчика крайне чувствителен, а для мелкого — сродни краху всего бизнеса.

Неудивительно, что отрасль отнеслась максимально критически к такому ужесточению контроля. По словам перевозчиков, автоматизированные пункты весогабаритного контроля (АПВГК) очень часто работают некорректно из-за дефектов дорожного покрытия, выписывают ошибочные или вовсе абсурдные штрафы, которые выписываются значительно быстрее, чем остается времени на обжалование незаконного постановления. Более того, законопослушные перевозчики оказываются в ущербемленном конкурентном положении, поскольку недобросовестные конкуренты пользуются несовершенством новых информсистем, прячут номера от камер, платят взятки и избегают ответственности, а еще и перевозят больше груза.

### Ущерб оправдывает штраф

В то же время перегруженные сверх нормы грузовики наносят колоссальный ущерб автодорожной инфраструктуре и критически влияют на безопасность всех участников дорожного движения, в том числе обычных граждан. «Тем, кто хоть немного погружался в тему дорожного строительства, не нужно объяснять, что такое сверхплановый ремонт дороги и во сколько это обхо-



дится бюджету. Это многомиллиардные убытки, которых можно было бы избежать при правильной эксплуатации дороги», — отмечает генеральный директор АНО «Общество защиты дорог» Николай Николаев. — Не нужно забывать, что на российских дорогах расположены десятки тысяч мостов, путепроводов и других искусственных сооружений, которые от сверхнормативных нагрузок приходят в аварийное состояние и разрушаются. Это опасно для жизни, а их восстановление может оказаться просто не по плечу дефицитным бюджетам в некоторых регионах».

Но по-настоящему критический ущерб наносят аварии с участием перегруженных грузовиков, во многих случаях с трагическими последствиями, отмечает господин Николаев. Перегруженный грузовик менее устойчив при движении, его тормозная система не рассчитана под перегруз и часто выходит из строя при такой экстремальной эксплуатации. Все чаще виновниками аварий становятся грузовики китайского производства, заполонившие российский рынок в последние годы, но вести статистику таких случаев по объективным причинам трудно, поскольку официальная причина в момент аварии неизвестна. «По многочисленным фотографиям из местных СМИ и каналов мы видим, что грузовик тормозил девять автомобилями и тому виной явный перегруз, но юридически это может установить только следствие и суд», — отмечает господин Николаев. Тем не менее таких свидетельств вполне достаточно, чтобы сделать однозначный вывод о масштабах проблемы и возможных последствиях для общества.

Поэтому высокие штрафы в данном случае оправданы степенью возможного ущерба, считает глава Общества защиты дорог, но не являются самоцелью, уточняет он. «Это стандартный способ государства — рублем мотивировать участников рынка не нарушать законы. Но это и не отменяет обязанности государства совершенствовать правовые нормы и техническое обеспечение систем контроля с тем, чтобы минимизировать объем таких нарушений. Ведь главная цель — сохранение автодорожной инфраструктуры в качественном и безопасном состоянии для всех людей», — подчеркивает Николай Николаев.

Он подчеркивает, что его организация создана в том числе для мониторинга исполнения своих обязанностей чиновниками, на которых возложены полномочия по созданию системы весогабаритного контроля. Этот мониторинг показывает, что если на трассах федерального значения общей протяженностью около 60 тыс. км, находящихся под управлением федерального «Росавтодора», контроль за соблюдением весогабаритных норм налажен достаточно эффективно, то автодороги регионального значения, которых по всей стране насчитывается уже более 1 млн км, находятся в собственности региональных властей, где ситуация напоминает лоскутное одеяло. Общество защиты дорог направило обращения всем администрациям субъектов РФ, из которых около половины уже прислали свои ответы. «Значительная часть ответов — дежурные отписки с отсылкой на сайт, но в некоторых регионах к этой проблеме относятся весьма внимательно, что не может не радовать», — отмечает глава организации.

### Лоскутный контроль

Из тех, кто прислал подробные отчеты о работе системы весового контроля, Николай Николаев с большим почтением отмечает Ярославскую область, где функционируют 22 стационарных автоматизированных пункта весового контроля, а в текущем году будет установлено еще 2. «Это лучший показатель по стране в пересчете на численность населения в регионе, что резко контрастирует с ситуацией в некоторых других субъектах РФ, порой находящихся по соседству», — отмечает глава Общества защиты дорог. Результат этой работы тоже впечатляет: только по итогам 2025 года — более 2,7 тыс. штрафов на общую сумму 1,2 млрд руб. «Но, повторюсь, дело не в штрафах. Уверен, очень скоро все наши водители узнают, что в Ярославской области невозможно объехать пункты контроля или избежать наказания, и количество нарушений заметно сократится. Это, в свою очередь, уже многомиллиардные суммы экономии за счет сверхплановых ремонтных работ, которые не нужно будет финансировать из регионального бюджета. А добросовестные перевозчики будут вознаграждены высоким уровнем качества дорог в регионе, возможностью быстро и безопасно перевезти свой груз», — подчеркивает Николай Николаев.

На этом фоне особенно контрастно выглядит ситуация, например, Московской области, где проживает почти 9 млн человек: на автодорогах регионального и местного значения не установлено ни одного стационарного АПВГК, хотя такие планы, по словам представителя местного министерства транспорта и дорожной инфраструктуры, у подмосковного правительства есть («прорабатываются финансовые модели реализации данных мероприятий с началом выполнения работ уже в текущем году»). Аналогичная ситуация в Саратовской области: первый стационарный пункт должен появиться только в этом году, второй — в следующем.

А в Псковской области был установлен всего один АПВГК, да и тот в начале декабря сломался. Сроки его восстановления областное министерство транспорта и дорожного хозяйства назвать не рискнуло — это станет возможным «только после ремонта асфальтобетонного покрытия вышеуказанной автомобильной дороги и полной замены несоизмерительного оборудования», а для этого еще предстоит провести инженерные изыскания, говорится в официальном ответе псковского министерства транспорта.

Пожоя ситуация наблюдается и в самых удаленных российских регионах: на Сахалине единственный АПВГК был демонтирован в связи с расширением самой автодороги (место, куда его перенести, пока не определено), в Магаданской области и на Чукотке — только планы до 2030 года, хотя на магаданских дорогах все же работает один передвижной комплекс. А, например, в Туве единственный АПВГК установили неправильно: уклон самой дороги оказался слишком велик для корректной работы оборудования, поэтому установка была законсервирована. Из письма представителя республиканского министерства дорожного-транспортного комплекса следует, что на приобретение и установку нового АПВГК в республиканском дорожном фонде нет средств, для чего планируется привлечь внешние инвестиции и механизмы лизинга.

### Война на истощение

Между тем главная проблема работоспособности системы весового контроля в регионах — отнюдь не бедность

бюджетов или нерасторопность местных властей, а массовое и системное противодействие законодательным требованиям со стороны самих перевозчиков. Например, из ответов министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан становятся понятны масштабы сопротивления: в 2025 году на действующих в республике 13 АПВГК зафиксировано, что доля грузовых транспортных средств со скрытыми госномерами составила 75,8%. Как и в других регионах России, водители используют для этого подручные предметы, магниты и даже специальные механические устройства с рычагами, чтобы, не выходя из кабины, закрыть номер машины или его часть или отклонить на нужный угол, чтобы предотвратить автоматическое считывание камерами наблюдения.

Пресечь такие действия можно только с помощью дорожной полиции, но их сил, как правило, не хватает, да и само это направление работы не является для МВД приоритетным, жалуются региональные дорожники. Впрочем, это не совсем так: сотрудники ГИБДД и Госавтонадзора нередко сами организуют «платный» проезд в обход пунктов весового контроля, о чем свидетельствуют многочисленные сводки криминальных новостей с сообщениями о задержании десятков взяточников в погонах, собирающих мзду за покровительство нарушителям весогабаритных норм. На защиту местных дорог порой встают сами местные жители: в конце июля в Забайкалье активисты физически перекрыли дорогу для большегрузов, опасаясь обрушения единственного аварийного моста, который соединяет их поселок с центром города.

А в некоторых регионах дело доходит и до настоящих диверсий. Например, в Ивановской области из пяти установленных АПВГК два были сожжены неизвестными лицами в июле и августе прошлого года и до сих пор не восстановлены. А в Приморском крае, по сообщениям местных СМИ, пункты весогабаритного контроля уже взяла под охрану Росгвардия: за три года работы АПВГК расстреливали, поджигали, отключали от электропитания с последующей кражей кабелей. «Эти случаи действительно не единичны, а когда они происходят на территории одного региона — это очень трудно назвать случайностью», — сетует Николай Николаев.

### Китайский автопром налетел на ось

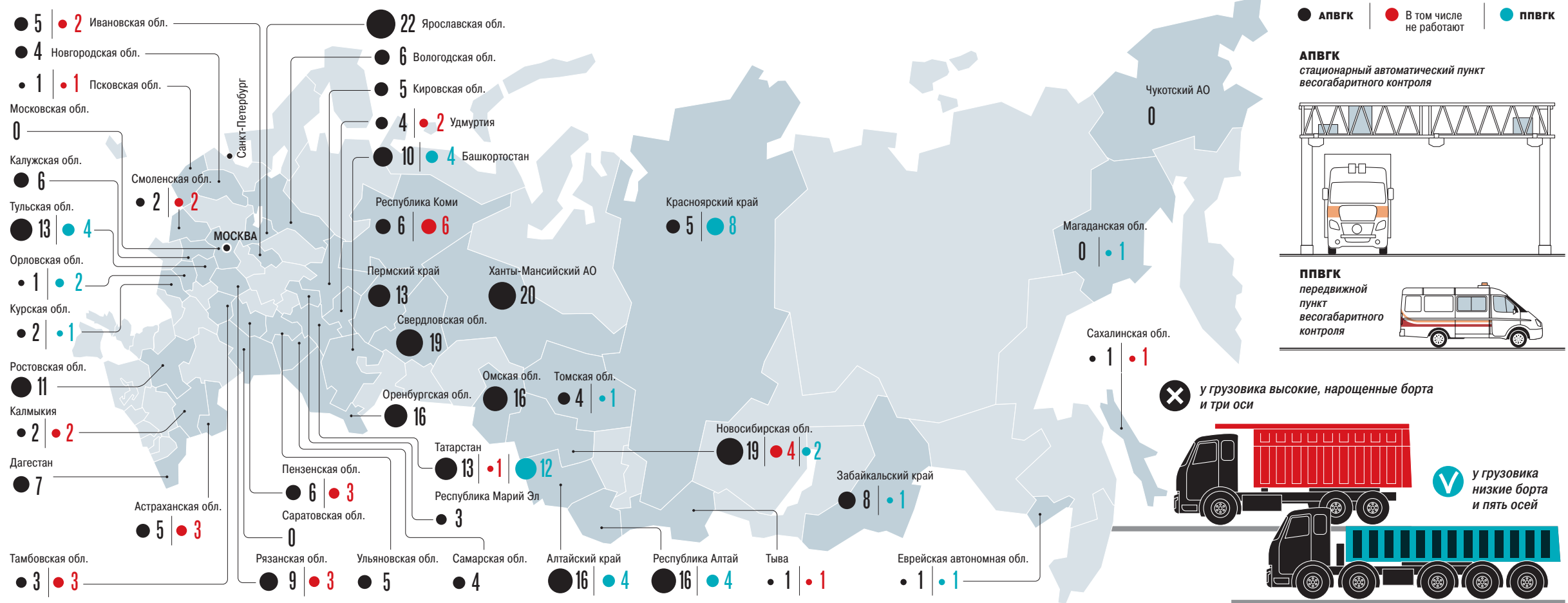
По мнению руководителя Общества защиты дорог, помочь в борьбе с нарушителями могут цифровизация и искусственный интеллект. Сегодня уже многие региональные дорожные службы интегрируют в АПВГК интеллектуальные системы, способные определить владельца грузовика даже в том случае, если госномер скрыт или поврежден. Для этого используются другие данные и датчики, связанные с системой камер видеонаблюдения в различных местах дорожной сети, позволяющие с высокой точностью идентифицировать тот или иной автомобиль и установить нарушителя. «Но, как показывает практика, без сильной политической воли губернатора, как правило, дело идет очень медленно», — констатирует Николай Николаев.

Засилье китайской техники в последние годы лишь усугубляет проблему перегруза, потому что, в отличие от отечественных и даже европейских производителей, продукция китайского автопрома спроектирована без учета строгих весовых норм. «Если вы обратите внимание на автомобили китайского производства, которых сейчас очень много на наших дорогах, то вы увидите, какие у них высокие борты, которые иной раз дополнительно наращены. Они позволяют нагрузить автомобиль в два, а то и в три раза больше, чем это допустимо. А посмотрите, например, на грузовик европейского производства — там борта у кузова низкие, его при всем желании перегрузить будет очень сложно», — полагает Николай Николаев. Он добавляет, что китайские грузовики, как правило, имеют большую собственную массу и, чтобы соблюдать отечественные нормы, его приходится эксплуатировать с недоразумом, что убивает экономику перевозчика.

В этой части он считает целесообразным выпустить соответствующие требования к производителям техники и ее поставщикам, чтобы конструкция автомобиля даже в теории не допускала возможности перегруза. «Если помните, несколько лет назад был принят закон, обязывающий все автомобили оснастить системой ГЛОНАСС. И что? Это было принято беспрекословно всеми производителями, в том числе и иностранными. Вот и в этом случае нужно поступить так же: есть требования — и точка», — отмечает глава Общества защиты дорог. Это не значит, что нужно запретить эксплуатацию всех трехосных самосвалов: без груза они вполне могут двигаться по дорогам без нарушений весовых норм до строительной площадки или карьера, где они работают. Между тем для России с учетом нашего климата, протяженности автодорог и технологических норм по их содержанию будет вполне уместным проявить твердость и принципиальность в защите своей инфраструктуры и безопасности граждан.

Сергей Осипов

### НАЛИЧИЕ ПУНКТОВ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ В ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНАХ РФ НА ФЕВРАЛЬ 2026 ГОДА



# Пикапы и фургоны объезжают трудности

На российском рынке легких коммерческих авто (LCV грузоподъемностью до 3,5 тонны) продолжается сжатие спроса: если по итогам 2025 года, по данным «Автостата», падение продаж новых машин здесь фиксировалось на уровне минус 22% (87,5 тыс. авто), то в текущем году сокращение продолжилось: за январь—февраль 2026 года реализация снизилась на 27% (до 8,9 тыс.) по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. Однако несмотря на общее охлаждение рынка, некоторые виды легких коммерческих автомобилей продолжают удерживать потребительское внимание. Это касается пикапов и фургонов, рассказывает бренд-директор Foton в АО «МБ РУС» Александр Паршутин.

— конъюнктура —

— Как вы в целом оцениваете развитие российского рынка коммерческого транспорта, какие в этом году на нем есть особенно заметные тенденции?

— Российский рынок коммерческого транспорта в этом году развивается в условиях повышенной волатильности и более жесткой экономики владения. Клиенты тщательнее считают совокупную стоимость владения, оценивают доступность сервисной инфраструктуры, сроки поставки запчастей и ликвидность автомобиля. Особенно это заметно в корпоративном сегменте.

С одной стороны, устойчиво растет спрос на универсальные модели для работы и личных задач — это среднеразмерные пикапы с хорошим уровнем оснащения, которые покупают и частные клиенты, и малый бизнес. С другой — сегмент премиальных и полноразмерных пикапов развивается более точно: спрос там есть, но он заметно сильнее зависит от стоимости владения, доступности финансирования и наличия автомобилей у дилеров.

Если говорить о динамике, то утилитарный сегмент чувствителен к экономике и проектной активности в регионах, а премиальный — к кредитным условиям и общей уверенности клиента в завтрашнем дне. При этом именно пикапы в целом становятся заметнее как класс: они перестали быть только рабочим инструментом и все чаще воспринимаются как полноценная альтернатива кроссоверу, когда важна тяга, рамная конструкция, буксировка и практичный кузов.

— Как развивается рыночный сегмент пикапов, что стимулирует, а что сдерживает его развитие?

— Сегмент пикапов в России остается устойчивым за счет универсальности автомобилей. Пикап подходит и для города, и для загородных



маршрутов, и для перевозки грузов, а также для буксировки прицепа. Дополнительный стимул — рост активности малого и среднего бизнеса, сервисных и выездных служб, а также развитие внутреннего туризма и инфраструктурных проектов в регионах.

Сдерживающие факторы — высокая стоимость денег, рост затрат на владение ТС и повышенная чувствительность к сервису и запчастям.

В бизнесе простой автомобиля критичен, поэтому клиенты все чаще выбирают те бренды, которые могут обеспечить понятные условия гарантийной поддержки и оперативное обслуживание.

— Что можете сказать о сегменте фургонов? Какие трудности испытывают потребители такого типа автомобилей?



— Сегмент фургонов, особенно в части «последней мили», остается одним из ключевых для рынка. Его подпитывают развитие e-commerce, рост сервисных выездных услуг, потребность бизнеса в обновлении парков и запрос на гибкие логистические решения в городах и агломерациях.

Основные трудности потребителей — это стоимость владения и сервисная доступность: клиенту важны не только характеристики автомобиля, но и срок поставки запчастей, качество сервиса в регионе, возможность быстро вернуть машину в работу. Еще одна проблема — дефицит кадров в логистике: водитель становится ценным ресурсом, поэтому компании все больше внимания уделяют эргономике, безопасности и удобству рабочего места.

— Чем выделяется на рынке новый пикап Foton Tunland G9? Как вы позиционируете эту модель?

— Мы позиционируем новый Foton Tunland G9 как универсальный пикап, который сочетает прикладную функциональность с современным уровнем комфорта, безопасности и оснащения. Его ключевые потребительские характеристики — это тяговитая и экономичная силовая линия, автоматическая трансмиссия, полный привод, рамная конструкция и высокий запас прочности.

Благодаря экономичности, функциональности, высокой проходимости и вместительному кузову наша новинка интересна как любителям активного образа жизни и организаторам загородных проектов, так и техническим специалистам строительных или инженерных компаний, а также фермерам. Эта модель отражает наше стремление повышать стандарты качества и предлагать комфортный и универсальный автомобиль.

— На какие запросы покупателей в России ориентирован новый Foton View?

— Foton View — это ответ на запрос рынка на компактный, маневренный и технологичный фургон для городской логистики. Он ориентирован на доставку «последней мили», сервисные службы, корпоративные перевозки, а также компании, которым важна работа в плотной городской среде.

С точки зрения потребительских характеристик клиентам важны компактные габариты при высоком полезном объеме кузова, удобная погрузочная высота, продуманная эргономика кабины и современное оснащение. Для России принципиальна адаптация к холодному климату, поэтому предусмотрены решения «зимнего пакета», а также набор систем безопасности и ассис-

тентов, которые повышают удобство ежедневной эксплуатации.

— В чем заключается сервисная поддержка моделей Foton Tunland и Foton View?

— У нас выстроена качественная комплексная сервисная поддержка. Есть широкая дилерская сеть, поддерживаются стандарты обслуживания, проводятся обучение технических специалистов, поставки запчастей дилерам осуществляются с центрального склада «МБ РУС» в Подмоскovie. Для клиентов важно, чтобы сервис был предсказуемым в любом регионе: понятные регламенты, доступность расходных материалов и комплектующих, высокая скорость диагностики и ремонта.

— Какие ближайшие планы развития «МБ РУС»? Какие новые модели можно еще ждать на российском рынке?

— В ближайшей перспективе мы сосредоточены на расширении продуктовой линейки и развитии дилерской сети. Что касается моделей, мы последовательно развиваем направления пикапов и легких коммерческих автомобилей. В фокусе — расширение линейки пикапов Foton Tunland бензиновыми версиями, развитие семейства фургонов, включая новые исполнения под различные бизнес-задачи.

Беседовал Андрей Ушаков

## «ГосЛог» дотянулся до экспедиторов

— цифровизация —

**Создание национальной цифровой системы «ГосЛог», призванной кардинально повысить прозрачность логистического бизнеса для государства, вошло в практическую фазу. С 1 марта все компании и индивидуальные предприниматели, которые заключают договоры транспортно-экспедиторской деятельности, обязаны зарегистрироваться в реестре, а с 1 сентября — перейти на новую форму электронной транспортной накладной.**

По сути, в России впервые вводится регулирование деятельности экспедиторов — профессиональных посредников, не имеющих собственных транспортных активов, но занимающихся организацией перевозок грузов. Изменения в законодательстве касаются не только тех индивидуальных предпринимателей и компаний, вид деятельности которых прямо определен как «транспортно-экспедиторская», но и тех, кто просто по факту оказывает услуги, связанные с организацией перевозки: привлекает перевозчиков, договаривается с операторами перегрузочной и складской инфраструктуры, обеспечивает отслеживание груза в пути, оформляет сопроводительные документы от имени клиента и выполняет массу других услуг, необходимых для обеспечения доставки.

Не включенные в реестр экспедиторы не смогут вносить данные в «ГосЛог», а их коммерческая деятельность будет считаться незаконной. Штрафы за нарушение законодательства уже определены: в случае первичного привлечения к ответственности (оказание услуг при отсутствии в реестре) индивидуальные предприниматели будут платить от 3 тыс. до 5 тыс. руб., организации — от 100 тыс. до 300 тыс. руб., в случае повторного нарушения максимальный штраф для граждан составит 10 тыс. руб., для компаний — 1 млн руб.

Законная работа экспедиторов по новым правилам, кроме необходимости зарегистрироваться в реестре, предполагает и другие новые обязанности. Прежде всего, и это больше всего смущает участников рынка, в течение 45 календарных дней после включения в реестр каждый экспедитор будет обязан направить заявление в ФСБ. В течение еще трех месяцев служба должна будет подготовить «план мероприятий по установке программно-технических средств», который будет составлен в трех экземплярах — один из них будет храниться в ФСБ, а два других будут переданы в Ространснадзор и самому экспедитору. Именно этот пункт вызывает у участников рынка наибольшее количество вопросов, потому что пока об этой процедуре не известно практически ничего.

Кроме того, у экспедитора возникнет обязанность хранить в течение трех лет всю информацию, связанную с оказанием экспедиторских услуг (вплоть до заказ-

чиков перевозки конкретных партий товаров и их маршрутов), и при необходимости делиться ей с сотрудниками Ространснадзора и других контрольных ведомств.

**Экспедиторы против перевозчиков**

Такой на первый взгляд достаточно простой с точки зрения процедуры административный маневр, между тем, может оказать существенное влияние на сложившуюся практику оказания услуг по перевозке грузов. Сегодня каждая поставка, как правило, обрастает целой гроздью посреднических договоров, за счет которых компании перераспределяют доходы между многими юридическими лицами, передавая ответственность за оказание части услуг брокерам, агентам, консолидаторам и тому подобным «помощникам». Гражданское законодательство этого не запрещает, но статистический анализ происходящего в этом сегменте экономики в результате крайне затруднен. А при возникновении инцидентов с безопасностью или в случае налоговых претензий контрольным органам порой достаточно сложно выявить конкретное ответственное лицо.

Новые правила для экспедиторов, по сути, впервые вносят ясное уточнение в правовую природу договоров на перевозку грузов и на организацию такой перевозки. В своих разъяснениях Минтранс подчеркивает, что ключевым критерий включения экспедитора в реестр — это характер и содержание договоров, которые он заключает с клиентами. Из этого следует, что, например, для классических перевозчиков грузов, если они только забирают груз у отправителя и доставляют его до получателя и при этом не оказывают никаких дополнительных услуг, связанных с организацией перевозки, обязанность включения в реестр экспедиторов отпадает.

Такое же отношение у нового законодательства к работе перегрузочных терминалов, стивидорных компаний и складских комплексов, операторов железнодорожного подвижного состава: если операторы таких активов не занимаются именно организацией перевозки, то и заявлять в реестр они не обязаны. Но если они все же оказывают какие-то дополнительные услуги, которые можно отнести к транспортно-экспедиционной деятельности, то они будут обязаны направить сведения об этом в «ГосЛог».

Избежать заключения договора экспедирования при организации грузоперевозок тоже не получится. Конкретный вопрос об этом прозвучал на специальном вебинаре, организованном Координационным советом по трансевразийским перевозкам (КСТП) в начале марта, где представители Минтранса отвечали на актуальные вопросы участников рынка. Представитель компании Dento предложил рассмотреть частную ситуацию, когда клиент заключает с компанией договор на перевозку грузов, а та, в свою очередь, передает право оказания этой услуги третьему лицу. Гражданское законодатель-

ство этого не запрещает, но договор на транспортно-экспедиционное обслуживание при этом не заключается и в цепочке коммерческих взаимоотношений между контрагентами формально отсутствует. Кто в таком случае должен регистрироваться в реестре экспедиторов?

В ответ на это член межведомственной рабочей группы по созданию «ГосЛога», исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики Ольга Федоткина напомнила, что ни в Гражданском кодексе, ни в Уставе автомобильного транспорта нет такого понятия, как «субперевозчик». «Перевозчиком у нас в рамках законодательства может быть только лицо, которое обладает подвижным составом. Если вы подключаете иных перевозчиков для оказания услуги, у вас должен быть договор транспортно-экспедиционных услуг», — пояснила она. Госпожа Федоткина даже привела в пример «громкое судебное дело» против группы компаний «Магнит», которая была оштрафована на сумму более 900 млн руб. «по совокупности обстоятельств, в том числе за формат такого договора».

**Штраф догонит накладную**

Беспокоят логистов и возможные проблемы с новыми правилами оформлением транспортной накладной в цифровом виде в Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), с которыми рынок еще не знаком. Минтранс подтвердил, что с 1 сентября будет актуализирована форма электронных перевозочных документов, где будет реализована возможность прикрепить «иные документы», однако исчерпывающий перечень таких документов пока не установлен. По этому вопросу участникам совещания рекомендовали ориентироваться на Федеральную налоговую службу: прежний формат накладной действует до 1 сентября 2026 года, и к этой дате он должен быть обновлен. Как заявили чиновники, для адаптации рынка к новым формам электронной документации предполагается полугодовой переходный период.

На вопрос о временном разрыве между физической передачей груза и подписанием документа в Минтрансе ответили уклончиво: конкретного интервала не установлено, но без направления второго титула электронной транспортной накладной в ГИС ЭПД перевозка не считается начатой, а QR-код не появляется. Санкции за нарушения пока сравнительно мягкие: по словам замдиректора департамента по госполитике в сфере автотранспорта Минтранса России Андрея Енина, если на трассе выявят неправильно оформленную накладную, это фактически приравнивается к ее отсутствию, а штраф сейчас составляет до 500 руб. Впрочем, он предупредил, что в течение года КоАП, вероятно, будет в этой части ужесточен.

Сделать сегмент автологистики если не полностью, то значительно более прозрачным правительство решило на следующем этапе реформ. Ровно через год после со-

здания реестра экспедиторов под строгий учет подпадет последняя слепая зона отечественной логистической системы: с 1 марта 2027 года в России будет создан реестр автоперевозчиков, закон об этом уже подписан президентом РФ Владимиром Путиным в декабре прошлого года. В результате у государства должна сформироваться полноценная картина логистического рынка в цифровом формате, которая позволит не только контролировать исполнение законов, но и видеть происходящие на рынке тенденции и более точно их прогнозировать.

**«ГосЛог» не пускает иностранцев**

Однако некоторые детали внедрения новой системы воспринимаются рынком неоднозначно. Насторожены российские логисты восприняли исключение из сферы действия новых правил иностранных экспедиторов, которые не обязаны регистрироваться в реестре, а также получили право предоставлять документы в контрольные органы на бумажном носителе. Минтранс подтвердил: привлечение иностранных экспедиторов в принципе возможно, но только если они работают на территории РФ законно и включены в реестр. Проще говоря, иностранным экспедитору, если он хочет работать в России, придется стать резидентом.

На вопрос о белорусских и казахстанских компаниях, работающих в пространстве ЕАЭС, ответ был тем же: нужен легальный формат присутствия в РФ — например, представительство или филиал. Опасения бизнеса о возможных зеркальных мерах со стороны партнеров по Таможенному союзу в Минтрансе предлагают пока высветить за скобки и сосредоточиться на технике применения нового законодательства, а не на международной геополитике.

Между тем, как раз для международных операторов морских и воздушных грузоперевозок проблема цифрового взаимодействия с российскими и международными регуляторами стоит на повестке дня достаточно остро. В ходе вебинара в КСТП представитель авиакомпании Emirates Cargo поставил вопрос прямо: не привдет ли национальная цифровая надстройка к конфликту с международными форматами авианакладных и, как следствие, к торможению экспорта российских грузов иностранными перевозчиками?

Ольга Федоткина признала чувствительность темы и предложила вынести ее в отдельную проработку, отметив, что отличие отечественных IT-решений во многом сводится к системе подписания и ввода информации, а не к полной перестройке действующих международных стандартов. Аналогичная позиция у Минтранса и по морскому консоументу: при разработке формата уже закладывается возможность более широкой международной совместимости электронной накладной вплоть до двуязычной модели документа.

Дарья Скворцова