



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

СовТрансавто-Брянск-Холдинг

241020, Брянская обл., м. р-н Брянский,
с.п. Свенское, п. Свень, ул. Соборная, д. 21, оф. 301
ИНН 3201000454
ОГРН 1023202139861
(4832) 63-65-22, факс (4832) 74-84-27



Электронная почта:
info@sta.bryansk.ru

21.04.2025

Генеральному директору
Ассоциации международных
автомобильных перевозчиков
Курушину А.Н.

Уважаемый Андрей Николаевич!

Российская отрасль грузоперевозок испытывает сложный период, связанный с санкциями. Российская логистика сегодня несмотря на все трудности, продолжает двигаться вперед. Правда, движение это замедленное и далеко не такое стремительное, как раньше. Падение спроса на перевозки и ожесточенная ценовая война среди компаний приводят к снижению активности в отрасли. А себестоимость транспортных услуг растет, как снежный ком, заставляя компании урезать расходы. По итогам I квартала 2025 года себестоимость грузоперевозок выросла на 20%. За год лизинговые платежи увеличились на 60%, утильсбор – почти на 80%, ремонтные затраты – на 20%, уровень зарплат водителей – на 49%, горюче смазочные материалы на 20%, расходы на шины 10%, штрафы за Платон и нарушения ПДД в 1,5 раза. Ситуацию усугубляет высокая доля недобросовестных перевозчиков – их более 60%. Они демпингуют за счет оптимизации налогов и сборов, снижая тарифы на 20% по сравнению со среднерыночным уровнем и это все делает бизнес для добросовестных перевозчиков практически нерентабельным. Особое внимание хотелось бы обратить на иностранных перевозчиков, которые с марта 2025 года начали демпинговать, выдавливая отечественные транспортные фирмы с маршрутов на территории страны. С 1 марта 2025 года разрешены каботажные перевозки только для фирм из стран ЕАЭС. Речь идет о перевозках товаров иностранными компаниями с погрузкой и выгрузкой внутри страны. Но с Китаем договора о каботаже нет. Иностранные перевозчики, якобы совершают международные перевозки, с частичной разгрузкой в нескольких пунктах на территории России. После выполнения международного рейса они всерую берут груз для доставки по РФ, хотя по действующему законодательству не имеют на это права, проверить была ли полной выгрузка невозможно.

Российские перевозчики теряют грузы, которые перевозили от границ с Китаем, ведь выполнить рейс иностранный перевозчик может дешевле, чем российские. Иностранные перевозчики могут снижать цены за счет выгодных

ставок лизинга, цен на технику, национальных льгот, заработной платы водителей, налоговых ставок, дорожных сборов, в результате себестоимость логистического процесса у них ниже. Отдельно стоит упомянуть роль китайских перевозчиков в формировании актуальных цен на международную автомобильную доставку. Эти компании имеют возможность осуществлять перевозки без соблюдения ограничений по времени работы водителей и пройденному суточному расстоянию, не уплачивать сборы системы «Платон» и штрафы за превышение скорости.

Автоматические пункты весового контроля сегодня не штрафуют фуры с китайскими номерами, и не только китайскими, но и другими иностранными перевозчиками (их нет в российских базах), из-за чего для иностранцев меньше риск заработать многомиллионные штрафы при езде с перегрузом по закрытым дорогам в связи с «распутицей».

Несмотря на каботаж иностранных перевозчиков, на рынке существует свой «серый» рынок, что приведет к уходу с рынка добросовестных российских перевозчиков, которые добросовестно платят налоги и не переступают черту закона.

При рейсах в Китай для пересечения российско-китайской границы перевозчики обязаны в электронном виде резервировать дату и время подъезда каждого автопоезда к автомобильному пункту пропуска «Забайкальск». Механизм резервирования даты и времени («электронная очередь») автопоезда осуществляется при помощи цифровых технологий на базе Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). Открытие электронной очереди (получение так называемых «слотов»), начинается с 10 часов утра по Москве. Однако разумный и вполне понятный, установленный на бумаге вышеуказанный порядок по пересечению российско-китайской границы в реальной работе не действует. И наши автопоезда вынуждены длительное время простаивать на границе в ожидании проезда.

Так, при открытии на сайте в 10 часов утра по Москве электронной очереди, все свободные «окна» разбираются менее чем за 10 секунд. Этого времени не хватает даже для ввода всех необходимых знаков. Что уже ставит под сомнение прозрачность данной процедуры. Для ускорения ввода необходимых знаков, чтобы успеть взять «слот», нами были привлечены и специалисты IT. Но даже профессионалы в своей сфере не смогли ввести все данные на автопоезд и САРТСНА для бронирования «слота» для прохода границы. Внесенные изменения и дополнения в программу в конце 2024 года с применением нового вида САРТСНА представителем Государственной информационной системы электронных перевозочных документов было заявлено как шаг по усовершенствованию работы сервиса. Но усовершенствование еще больше усложнило работу пользователей, до невозможности забронировать необходимый «слот» из-за их отсутствия через 10 секунд после открытия.

В то же самое время наши водители, до 7-8 дней вынужденно стоящие в очереди у переходов для пересечения российско-китайской границы, звонят в предприятия и сообщают, что свободные «окна» для пересечения границы

имеются, и неизвестные люди им предлагают купить проезд через свободное «окно» на нужную нам дату за 30 000 рублей. То есть, свободные «слоты» в реальности есть, а в Государственной информационной системе электронных перевозочных документов они не значатся, и мы их на официальном сайте не видим. По данному безобразию мы обратились в службу поддержки ГИС ЭПД с указанием всех вышеназванных фактов. На что в ответ нам сообщили, что все жалобы с нашей стороны мы можем адресовать не им, а Минтрансу РФ.

В итоге, из-за вынужденных простоев не по вине перевозчика, а также невозможности подать автопоезд под заранее согласованную с китайскими партнерами загрузку это предприятие понесло огромные убытки. При этом водители, преодолевшие за рулем в один конец до Забайкальска 7,5 тыс. км, с разницей в часовом поясе в 6 часов, в условиях морозной сибирской непогоды вынуждены стоять на штормовом ветру в открытой местности по несколько суток. А ветер такой силы, что переворачивает рядом стоящие с ними экскаваторы. Вынужденные простои не только уменьшают заработок водителей, но и увеличивают до полутора месяцев их командировку вдали от семьи. Что крайне негативно сказывается на их морально-психологическом состоянии. Поэтому, после таких рейсов многие из них отказываются ехать на Китай. При острой нехватке водительского состава и убыточности от перевозок по внутрироссийским и некоторым другим направлениям, для нас сложившееся положение дел становится экономически опасным, угрожающим остановкой работы предприятий. Работники наших обществ могут остаться без работы, а государство - недополучит налоговые выплаты.

Уважаемый Виктор Владимирович, убедительно прошу Вас дать указание по обеспечению корректной работы сервиса ГИС ЭПД

Для устранения технических и организационных проблем, просим дать указание по линии АСМАП организовать дополнительную рабочую встречу автоперевозчиков и представителей ГИС ЭПД, чтобы нас услышали и помогли упростить работу в таких сложных условиях на китайском направлении, поскольку предыдущая встреча не дала никаких результатов, мы остались не услышанными.

А так же мы просим о поддержке нас со стороны Минтранса, ведь это шаг в правильном направлении, но важно, чтобы поддержка не осталась формальной. Сейчас перевозчикам нужны точечные и практические меры: льготные лизинговые программы, компенсации по утильсбору, гибкое налогообложение и доступ к оборотному финансированию. А также – механизм быстрой обратной связи с регулятором, чтобы корректировать шаги в режиме реального времени. Если государство действительно хочет сохранить и развить логистическую инфраструктуру страны, поддержка автоперевозчиков должна быть не декларативной, а рабочей и гибкой.

С уважением,

Генеральный директор

И.Ф.Трифанцов