



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

№ адг-с

24 04 2025 г.

Заместителю Министра транспорта РФ
Тимофееву В.В.

Уважаемый Виктор Владимирович!

Наше предприятие на рынке международных автоперевозок работает с 1972 года. Руководжу им с апреля 1973 года. За достигнутые производственные успехи в нелегкие для экономики страны периоды награжден тремя орденами – в 1986 г., в 1998 г. и в 2009 г. В настоящее время автопарк насчитывает 174 автопоезда. В предприятии нет зарплаты «в конвертах», его финансовая деятельность прозрачна, задолженности по уплате налогов не имеется. Побывавший на предприятии с рабочим визитом в мае 2010 года Министр транспорта РФ И. Левитин дал высокую оценку организации его хозяйственной деятельности и производственной базе.

Одной из важнейших задач Минтранса России, озвученной Министром транспорта РФ Р. Старовойтовым на итоговой коллегии министерства 28.03.2025г., является «**продолжение выстраивания открытого диалога с гражданами, отраслевым бизнесом для получения обратной связи и масштабирования лучших практик в сфере управления транспортом**».

Внушают оптимизм и слова заместителя Председателя Правительства РФ В. Савельева, сказанные на той же коллегии министерства, о том, что «**реализация новых национальных проектов в сфере транспорта позволит увеличить к 2030 году объем перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в 1,5 раза в сравнении с 2021 годом**».

По данным Росстата за 2024 год из 100% объема перевозок грузов всеми видами транспорта на автомобильный транспорт пришлось 84,15%.

В рамках обратной связи со стороны отраслевого бизнеса на местах информируем Вас, что международные автоперевозчики России готовы к реализации намеченных Правительством РФ целей по увеличению объема международных перевозок в 1,5 раза. Однако, для выполнения поставленных задач, и чтобы заявленные Правительством РФ цели не остались только на бумаге, убедительно просим Вашего содействия по устранению в перевозочном процессе существенных проблем.

Так, с 1 марта 2025 года вступил силу Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. N 627-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности

за нарушение порядка их выполнения" и статью 3.1 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта", согласно которому транспортные компании государств - членов ЕАЭС выполняют перевозки грузов между пунктами, расположенными на территории России (каботажные автоперевозки). При этом с Китайской Народной Республикой договора о каботаже нет. Иностранцы перевозчики на каждую каботажную перевозку грузов по территории России обязаны оформлять все необходимые документы в электронном виде через ГИС ЭПД. Но соответствующий приказ Минтранса России с перечнем необходимых документов в электронном виде через ГИС ЭПД планируется ввести в действие только с 1 сентября 2025 г. Что дает преимущество иностранным конкурентам перед российскими автоперевозчиками по бесконтрольным перевозкам грузов на территории РФ. При этом в бюджет России общие и транспортные налоги они не платят.

Другим преимуществом, позволяющим иностранным автоперевозчикам снижать провозные цены, являются расположенные на территории России автоматические пункты весового контроля, которые не фиксируют автопоезда с иностранными номерами (их данных нет в российских базах). А ведь за превышение допустимой нагрузки на ось транспортного средства предусмотрен административный штраф в сумме от 350 до 400 тыс. рублей.

Аналогичная ситуация и с проездом иностранных перевозчиков по российской территории в ходе просушки дорог в весенне-паводковый период. Никакой ответственности за превышение нагрузки на ось их транспортных средств они не несут. Тогда как российские перевозчики в период просушки дорог вынуждены объезжать «закрытые» дороги по другим субъектам РФ, терпя убытки.

По этой же причине иностранные перевозчики не платят за проезд по российским дорогам и по системе «Платон». По данным Счетной палаты РФ в период 2021-2024 годов федеральный бюджет недополучил 11,5 млрд. руб. В тоже время из-за явных сбоя в электронной системе «Платон» российским перевозчикам стали приходить сообщения о штрафах в 5000 руб. по количеству, в сотни раз превышающие прежние цифры. Например, если до 2025 года на наше предприятие с числом автопоездов около 200-т за год поступало лишь 3-4 сообщения о штрафах по системе «Платон», то только за полтора месяца текущего года таких сообщений было свыше 100(!). Все они нами обжалованы, и подавляющая часть по причине явного сбоя в электронной системе «Платон» уже отменена. По стране за этот же период в Ространснадзор поступило свыше 143000 обжалований от перевозчиков. К сожалению, сообщения с необоснованными штрафами за проезд по российским дорогам продолжают поступать в очень большом количестве, что свидетельствует о продолжении сбоя в электронной системе «Платон». А запредельное число необоснованных штрафов существенно мешает нормальной работе перевозчиков.

Финансово-экономический кризис, вызванный сначала пандемией «ковид-19», а затем Западными санкциями, а также отсутствие помощи российским автоперевозчикам со стороны государства, не только приостановил обновление автопарка, но и вынужденно повлек за собой его сокращение. Так, в период с 2020 по 2024 годы автопарк предприятия уменьшился с 250 до 174 единиц. С момента поэтапного повышения банковской ставки до 21% мы без помощи государства по-прежнему не можем обновлять автопарк. Тогда как в соседней Белоруссии, Казахстане и Китае такая помощь перевозчикам со стороны государства оказывается. А на старом автопарке при перевозке грузов на расстоянии в 7,5 тыс.

км в одну сторону до Китая мы также не можем на равных конкурировать с иностранными автоперевозчиками.

Неравенство проявляется и за рубежом. Так, в союзной Белоруссии существует неписаный «закон», по которому в этой стране загружаются сначала белорусские автопоезда, а затем российские, независимо от времени прибытия их на загрузку. Причем «закон» настолько действенный, что, например, когда однажды стали загружать наш автопоезд и в этот момент прибыл туда же белорусский автопоезд, то с нашего автопоезда выгрузили только что положенную первую часть груза и заставили нашего водителя уступить место для загрузки белорусскому автопоезду.

Это и многое другое в совокупности позволяет иностранным перевозчикам сбивать провозные ставки и вытеснять с российского рынка добросовестных российских перевозчиков грузов. При этом финансовая нагрузка на российских перевозчиков продолжает неуклонно расти.

По данным Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экспедиторов «АвтоГрузЭкс» России, по итогам I квартала себестоимость грузоперевозок выросла на 12%. За год лизинговые платежи увеличились на 60%, утильсбор – почти на 80%, ремонтные затраты – на 20%, уровень зарплат водителей – 49%. И эксперты Ассоциации сделали обоснованный вывод о том, что «Особенно тяжело приходится «белым» компаниям, которые работают прозрачно, платят все налоги и официально выплачивают заработные платы. С одной стороны, они вынуждены уменьшать ставки за свои перевозки, с другой стороны, ставки не покрывают возрастающие расходы. Долго находиться в такой ситуации они не смогут».

Мы подтверждаем мнение экспертов, что в настоящее время находимся на грани полной остановки работы предприятия!

Головной болью для нас остается нерешенная проблема с нормальным переходом, без простоев, границы с Китаем на автомобильном пункте 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). Однако 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. В то же самое время наши водители, до 7-8 дней вынужденно стоящие в очереди у переходов для пересечения российско-китайской границы, звонят в предприятие 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. А и.о. директора Департамента цифрового развития Министерства транспорта РФ И.С. Круглый и вовсе издевательски порекомендовал нам-перевозчикам по данному вопросу обращаться в правоохранительные органы(!).

В итоге, из-за вынужденных простоев не по вине перевозчика, а также невозможности подать автопоезд под заранее согласованную с китайскими партнерами загрузку предприятие понесло и продолжает нести 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. 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, также угрожающим остановкой работы предприятия.

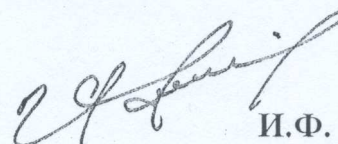
По улучшению работы на данном сервисе автомобильного пункта пропуска «Забайкальск» и увеличению пропускной способности убедительно просим:

- идентифицировать права собственности автопоездов по регистрации через Госуслуги.
- идентифицировать наличие допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок через Ространснадзор;
- дать перевозчикам возможность ввести данные на резервирование «слота» в течение не менее минуты;
- дать возможность перевозчикам замены одного номера транспортного средства, не успевающего на зарезервированную дату, на номер другого транспортного средства того же юридического лица, которое успевает точно в срок;
- обязать перевозчиков, транспортные средства которых явно не успевают к зарезервированному сроку, не позднее, чем за 8 часов до времени пересечения границы, снимать свои заявки;
- ввести автоматическую систему оповещения перевозчиков за 12 часов до зарезервированного ими пересечения границы с предложением о подтверждении или отмены зарезервированной брони (через СМС или эл. почту исполнителя);
- ввести живую очередь на МАПП «Забайкальск» на оставшиеся не зарезервированные либо освободившиеся «слоты»;
- улучшить работу службы поддержки по информированию о дате выкладки «слотов», изменения о работе на МАПП в качестве всплывающего «окна»;
- повысить качество изображений САРТСНА, сделав читаемой, путем исключения выкладки синих значков на синем фоне либо иного фона одного цвета;
- открывать новые «слоты» не более чем за неделю, для облегчения планирования работы перевозчиков.

С учетом изложенного и принимая во внимание, что Министерство транспорта РФ является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере... автомобильного (включая проведение транспортного контроля в пунктах пропуска через государственную границу РФ), убедительно просим Вас принять исчерпывающие меры по обеспечению на территории страны для российских перевозчиков по вышеназванным вопросам равных условий труда с иностранными перевозчиками. Что в совокупности с государственной поддержкой по обновлению автопарка позволит нам на местах сохранить рабочие места и обеспечить налоговые отчисления в бюджет страны.

С уважением,

Заслуженный работник транспорта РФ
Почетный гражданин Брянской области



И.Ф. Трифанов