



Елена Чернецова
МГУ им. М.В. Ломоносова,
аспирант кафедры маркетинга

ПОСЛЕДСТВИЯ ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ

АННОТАЦИЯ. В статье рассматривается современное состояние транспортных издержек по доставке цемента и бетона. В частности проведен анализ влияния последних изменений законодательства на рынок строительных материалов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Транспортные расходы, ценообразование, товарный бетон.

ANNOTATION. This article reviews a present-day analysis of transportation cost of cement and concrete. In particular, it analyzes influence of recent changes in the law for construction materials market.

KEY WORDS. Shipping costs, pricing, concrete.

Сегодня все сильнее ощущается давление государства на строительные компании, которое отражается на всей цепочке участников строительного рынка. Введение в действие за последние полгода двух постановлений Правительства Российской Федерации¹, фактически повышающих стоимость грузоперевозок, создает множество проблем для строительной индустрии. Их выявление и стоимостная оценка отражены в данной статье. Публикаций на подобную тему немного, и носят они скорее описательный характер, без конкретизации информации и расчетов. Это происходит из-за того, что изменения вступили в силу недавно и пока сложно точно просчитать их последствия. Рассмотрим, как описанные изменения отразятся на логистической составляющей в цене цемента и бетона.

Итак, с 1 июля 2015 года вступило в силу постановление Правительства РФ № 1590 от 27.12.2014 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 09.01.2014 № 12». Если кратко, смысл этого закона будет следующим.

Постановление устанавливает допустимые массы транспортных средств в целом (табл. 1) и нагрузки на одну ось автомобиля в зависимости от его типа. При несоблюдении установленных норм выписывается штраф, кото-

рый составляет для физических лиц 1500–15 000 руб., для юридических лиц – 250 000–400 000 руб. [1].

Рассмотрим, какие последствия несет введение данной нормы для предприятий строительной отрасли. Цемент и бетон перевозятся специализированными автомобилями. Для цемента это цистерна-цементовоз, для бетона – автобетоносмеситель. Такие автомобили выпускаются как за рубежом, так и в России, но у всех производителей допустимая нагрузка на ось предусмотрена в несколько раз больше, чем в принятом постановлении. Как правило, объем максимальной загрузки ограничен емкостью,

в которой перевозят материал. Для цемента стандартный объем цистерны составляет 40 тонн. Следовательно, введение новых ограничений на массу автомобиля приводит к тому, что загруженная машина должна весить не более 40 тонн (мы рассматриваем данные исходя из автопоезда с 5 осями). Если из максимально возможных 40 тонн вычесть массу самого автопоезда (порядка 16 тонн), оставшийся допустимый вес загрузки материала составляет 24 тонны. При этом текущие затраты (стоимость топлива, заработная плата водителя, страховые взносы, амортизация автомобиля и прочие расходы, необходимые для осуществления рейса) будут практически одинаковыми и для полностью загруженной машины, и для машины, перевозящей 24 тонны. Таким образом, можно подсчитать, что стоимость доставки 1 тонны цемента выросла в среднем на 70%. На примере доставки по Московской области можно более точно представить долю транспортных издержек в цене материала (детальный расчет см. ниже). При стоимости цемента 3400 руб. за тонну стоимость доставки ранее составляла 300 руб., т.е. составля-

¹ Постановления № 1590 от 27.12.2014 и № 1191 от 03.11.2015.

Таблица 1.

Допустимые массы транспортных средств по типам, тонн [1]

Тип ТС/количество осей	2	3	4	5	6 и более
Одиночный автомобиль	18	25	32	35	–
Автопоезд	–	28	36	40	44

ла 8% в цене материала с доставкой. После принятия новых ограничений стоимость доставки выросла до 500 руб. за тонну, что составляет уже порядка 13% в цене цемента с доставкой.

Поставка цемента возможна двумя основными вариантами: автомобильным и железнодорожным транспортом. Самым удобным и выгодным способом является доставка железнодорожным транспортом, она осуществляется в крытых вагонах класса хоппер-цементовоз, арендуемых покупателями у собственников. Стоимость аренды может привести к увеличению цены продукта примерно на 5%². Железнодорожный тариф может увеличить стоимость цемента на 2%³ на каждые 100 км. Доставка автомобильным транспортом с учетом новых допустимых норм приводит к удорожанию цемента в среднем на 10,5% [7] на каждые 100 км.

Таким образом, если до принятия новых норм загрузки транспорта некоторые компании, не имеющие непосредственного доступа к получению грузов по железной дороге, покупали строительные материалы с доставкой автотранспортом, после принятия новых норм могут перейти на более дешевый способ, заключив договор на перевалку грузов по железной дороге.

С бетоном ситуация аналогичная: средний объем миксера составляет 9–10 м³, хотя есть и более вместительные машины, объемом 12 м³. При стандартной загрузке автомобиля 10 м³ по новым правилам можно перевозить не более 6 м³ (если взять для примера 4-осный автомобиль), причем в самых распространенных 3-осных машинах вместимостью 9 м³ теперь нельзя перевозить более 4,5 м³ бетона. Таким образом, стоимость доставки бетона выросла с 70

до 100%. Если перевести проценты в рубли, то при стоимости бетона в среднем 4000 руб. за 1 м³ и стоимости доставки 500 руб. (на расстояние порядка 10 км)⁴ до введения ограничений доставка составляла порядка 11% в цене товарного бетона с доставкой, а после стала составлять 20%.

На увеличение стоимости доставки строительных материалов оказывает влияние не только уменьшение максимально допустимой массы загрузки, но и введение оплаты проезда по федеральным трассам. Второе постановление Правительства РФ, вступившее в силу 19.11.2015, № 1191 от 03.11.2015 «О некоторых вопросах взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», еще больше повышает цену доставки автотранспортом. Этот закон вводит для всех автомобилей грузоподъемностью массой свыше 12 тонн оплату проезда за каждый пройденный километр по любой федеральной трассе, за исключением платных участков. Стоимость проезда установлена размером 1,52 руб. на данный момент и 3,06 руб. с февраля 2016 года [8]. Штраф за неоплату проезда составит до 1 млн руб. для юридических лиц.

Это нововведение мало коснется доставки бетона: как правило, он по федеральным трассам не перевозится, поэтому далее рассмотрим только доставку цемента. Удорожание стоимости доставки цемента на каждые 100 км составит 6,33 руб. (при загрузке машины 24 тонны) до февраля 2016 года и 12,75 руб. на тонну цемента после. Таким образом, при стоимости цемента 3400 руб. за тонну введенные изменения повысят стои-

мость доставки при загрузке неполной машины на 11,5% и оплату проезда по федеральным трассам – на 0,4%. Итого 12% на каждые 100 км пути. Расчет увеличения стоимости доставки в рублях проведем на примере г. Москвы. Поставка в Москву автотранспортом возможна со следующих заводов (табл. 2).

Всего в 34 км от Москвы находится завод «Подольский цемент». Но мощность у него очень маленькая для покрытия потребности такого города, и способ производства по старой, мокрой, технологии говорит не в пользу этого производителя. В качестве примера его рассматривать не следует. Далее по отдаленности находится Воскресенскцемент, принадлежащий группе Lafarge. У него мощность выше, чем у Подольского завода, но тоже не большая. Способ производства мокрый. Наибольший интерес представляют 4 оставшихся завода, но все они находятся на расстоянии от 150 до 220 км.

Если взять за основу расчета это расстояние, получится, что при цене 3400 руб. за тонну цемента без доставки доставка составит 420–500 [7] руб. за тонну, при загрузке полной машины стоимость доставки на это же расстояние составила бы 252–300 руб. за тонну цемента. Иначе говоря, удорожание доставки по Московской области составило 168–200 руб. на каждую тонну приобретаемого цемента и порядка 25 рублей за каждую тонну груза придется заплатить за проезд по федеральным трассам. Таким образом, для г. Москвы удорожание доставки цемента составило минимум 193 руб. и максимум 225 руб. на тонну цемента, что составляет 5,6–6,6% от стоимости самого материала.

Приведенные данные говорят о значительном влиянии новых ограничений на работу строительной индустрии. Введя в действие закон, ограничивающий максимально допустимую массу автомобиля с грузом, власти поставили всех производителей строительных материалов перед выбором: либо гонять наполовину загруженные машины и нести убытки самим, либо переложить эти убытки на конечного потребителя. Второй вариант, по понятным причинам, и выбрали все производители товарного бетона. Вариант замены техники на менее грузоподъемную, возможно, и стал бы решением проблемы, но для его осуществ-

² Посчитано автором на основе данных компании-производителя бетона.

³ Посчитано автором на основе данных компании-производителя бетона.

⁴ По данным компании-производителя бетона.

Таблица 2.

Ближайшие к Москве заводы по производству цемента [10]

Завод-производитель	Мощность и способ производства, тыс. тонн в год	Расстояние до центра г. Москвы, км
Lafarge Воскресенскцемент	1000, мокрый	101
Lafarge Ферзиково	2000, сухой	219
Подольский цемент	330, мокрый	34
Holcim Щуровский цемент	2100, сухой	152
БАЗЭЛ Серебрянский ЦЗ	1800, сухой	216
Heidelbergcement Новогуровский (Тулацемент)	2000, сухой	213

вления необходимо гораздо больше времени, ведь необходимо вложить внушительные суммы в обновление целого автопарка.

В результате данных изменений у строительной отрасли возникает ряд проблем. Первая – снижение спроса на первоначальную продукцию. Цены на материалы выросли, а строительные сметы были согласованы по старым расценкам и условиям.

Вторая проблема – нехватка транспортных средств. До принятия весовых ограничений можно было вывезти необходимый объем строительных материалов одним количеством автомобилей, теперь их нужно почти в два раза больше.

Третья проблема – растягивание сроков доставки. Это особенно актуально для товарного бетона, у которого сроки схватывания в среднем составляют 2 часа. И когда застройщик начинает заливку больших объемов, он не может быть до конца уверен, что вылитый вначале бетон не начнет схватываться до того, как проведена заливка всего объема. В результате возмож-

но получение «холодного шва», что делает конструкцию непригодной для дальнейшего использования. Застройщику придется вырубать залитый бетон и выполнять всю работу заново, а это колоссальные финансовые вложения, не учтенные в рамках подписанной сметы.

В заключение приведем основные результаты, полученные в ходе работы. Стоимость доставки основных строительных материалов (цемента и товарного бетона) после принятия новых ограничений значительно выросла. Для цемента стоимость доставки выросла с 300 до 500 руб. на тонну (или с 8 до 13%) после введения ограничений на максимальную загрузку машины, к тому же дополнительно появились затраты на оплату проезда по федеральным трассам в размере 25 руб. на тонну доставляемого материала, что составляет 0,65% от стоимости материала с доставкой, или 5% от стоимости доставки. Для бетона увеличение стоимости доставки составляет 500 руб. на 1м³,

что означает рост в цене товарного бетона с доставкой на 9% (с 4500 до 5000 руб.) после введения ограничений максимальной загрузки транспортных средств. И без того непростая ситуация в строительной отрасли со значительным падением объема выпуска основных строительных материалов усложняется введением новых законов, стимулирующих еще большее падение продаж и повышающих стоимость строительства. Недостаток времени, отведенный на подготовку владельцев грузовых автомобилей к изменению норм, приводит к негативным последствиям в строительной индустрии, а недоработки и сбои при запуске системы «Платон» фактически создали дефицит транспортных средств, имеющих возможность перевозки грузов без нарушения законодательства.

По нашему мнению, необходимо дать большую отсрочку времени перед принятием таких важных изменений в правилах грузовых перевозок на территории РФ. В этом случае у владельцев грузовых автомобилей появилась бы возможность заменить технику на менее грузоподъемную и более экономичную с точки зрения потребляемых ресурсов, а удар по реальному сектору был бы не таким значительным. При этом необходимо учесть, что для замены целого автопарка нужны колоссальные инвестиции, и отсрочка должна составлять не менее года, а то и больше. Также имеет смысл провести тестирование системы сбора оплаты за проезд по федеральным трассам «Платон» в режиме без взимания платы. Это позволит исключить имеющиеся сегодня факты некорректного взимания платы или неправильного расчета пробега. Введение системы оплаты по факту позволит избежать неприятных моментов с несвоевременным зачис-



лением денежных средств или невозможностью небольших компаний выделить часть оборотных средств и заморозить их на лицевом счете для оплаты будущих рейсов, а также предоставит возможность всем владельцам грузовых автомобилей массой свыше 12 тонн детально рассчитать стоимость проезда по каждому маршруту.

На данный момент сложно полномасштабно оценить последствия принятия новых правил перевозки грузов, так как прошло слишком мало времени и пока нет необходимых статистических данных для выявления взаимосвязей между принятием новых ограничений и изменением объемов продаж, а также замедлением темпов строительства. Это направление является предпочтительным для дальнейшего исследования темы статьи.

Принятие новых ограничений на грузовые перевозки в непростые для российской экономики времена оказывает значительное влияние на реальный сектор экономики. Строительной индустрии сейчас не хватает финансирования, стоимость материалов растет вместе с курсом валют при сметах, согласованных по старому курсу, при этом выросла и стоимость транспортных услуг. Понятно, что в таких условиях выживут только крупнейшие компании, имеющие определенный запас финансовой прочности. Мелкий и средний бизнес будет вынужден работать себе в убыток, либо просто закроется. Стагнация рынка строительных материалов вполне может перейти в падение и почти наверняка подорвет состояние экономики нашей страны, переживающей и без того не самые лучшие времена.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Постановление правительства РФ от 27.12.2014 № 1590 «О внесении изменений в постановление правительства РФ от 09.01.2014 № 12»; <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=173346>.
2. Постановление правительства от 03.11.2015 № 1191 «О некоторых вопросах взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн» // Консультант-плюс: Справочная правовая система; <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=188541>.
3. Ляув Б., Незайчук Ю., Штанов В. Производители стройматериалов просят отсрочить ограничения на передвижение большегрузов // Ведомости; <http://www.vedomosti.ru/realty/articles/2015/10/01/610990-proizvoditeli-stroimaterialov-prosyat-otsrochit-ogranicheniya>.
4. Зверева И. За ремонт дорог заплатят дальнбойщики // 5 колесо; <http://5koleso.ru/content/za-remont-dorog-zaplatyat-dalnoboyshchiki>.
5. Минтранс освободил водителей грузовиков от штрафов за нарушение оплаты проезда // Slon Magazine: онлайн-журнал об экономике и политике; <https://slon.ru/posts/60080>.
6. Некрасов А.Г., Миротин Л.Б., Меланич Е.В. и др. Управление цепями поставок в транспортном комплексе: Учебное пособие. – М.: Горячая линия-Телеком, 2012. – 262 с.; http://e.lanbook.com/books/element.php?pl1_id=63252.
7. Прайс-лист торгово-строительной компании АРТЕКС+ // АРТЕКС+ Москва, 2010–2015; <http://tk-arteks.ru/dostavka-perevozka-syipuchih-gruzov-tsementovozami-prays-list.html>.
8. Росавтодор отчитался за пять дней работы системы оплаты проезда грузовиков // Slon Magazine: онлайн-журнал об экономике и политике; <https://slon.ru/posts/60080>.
9. Тойменцева И.А. Формирование стратегии развития автотранспортных предприятий с использованием принципов логистики: Монография. – М.: Креативная экономика, 2009. – 160 с.
10. Цементные заводы России // Портал БЕТОН.РУ. URL: <http://beton.ru/cemzavodi>.
11. Шишкин Д.Г., Шишкина Л.Н. Логистика на транспорте: Учебное пособие. – М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2006. – 224 с.; http://e.lanbook.com/books/element.php?pl1_id=35845.

Цифры. Факты. Статистика

НИЖЕГОРОДСКИЙ ФИЛИАЛ ПГК УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКИ В КРЫТЫХ ВАГОНАХ

За 11 месяцев 2015 года Нижегородский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) перевез в крытом подвижном составе 428 тыс. тонн грузов, на 25% увеличив аналогичные показатели прошлого года. Грузооборот в данном сегменте вырос на 12% и составил 782 млн т-км. Доля филиала в общем объеме перевозок в крытых вагонах на Горьковской железной дороге (ГЖД) выросла с 25 до 31%.

Номенклатуру перевозок в крытых вагонах составили цемент, строительные и лесные грузы, полиэтилен, сахар, продукты перемола, комбикорма, промышленные товары народного потребления.

Положительная динамика достигнута за счет активной работы по привлечению дополнительной грузовой базы, оперативного обеспечения подвижным составом и эффективного планирования перевозок, а также за счет увеличения перевозок готовой продукции ПАО «Мордовцемент» в рамках сервисного контракта с холдингом «ЕВРОЦЕМЕНТ групп».

В частности погрузка цемента в крытых вагонах выросла по отношению к аналогичному периоду 2014 года в 3 раза, до 114 тыс. тонн, полиэтилена – на 16%, до 63,4 тыс. тонн, комбикормов – на 14%, до 10,6 тыс. тонн, товаров народного потребления – на 22%, до 9,3 тыс. тонн. Перевозка продуктов перемола увеличилась в 3,5 раза и составила 12,9 тыс. тонн.

Грузы следовали со станций ГЖД в местном сообщении и в адрес грузополучателей в пределах РФ, а также на экспорт в страны СНГ и Балтии.

АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – более 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная – в Украине, Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.