

По европейской классификации грузовики от 3,5 до 12 т относятся к подкатегории N2, такие машины производят «Камаз» (43253), Iveco (EuroCargo), Mercedes-Benz (Atego), Renault (Midlum) и др.

Грузовики массой от 3,5 т используются, как правило, для доставки на небольшие расстояния – например, из распределительного центра в точки продаж, передал через представителя директор по транспорту FM Logistic Александр Дьяконов. В основном они работают на коротких отрезках, знает начальник отдела логистических операций DPD в России Дмитрий Воеводин, например из Москвы в Тулу, Рязань, Тверь, Клин и т. д.

Небольшие грузовики занимают свою нишу и пользуются спросом, рассказал начальник отдела российского экспедирования логистической компании «Даксер» Алексей Черкашин, в компании которого на них приходится 5–15% перевозок. Введение платы «Платону» для данного класса автомобилей сильно ударит по перевозчикам, использующим мелко- и среднетоннажные машины, предупреждает Воеводин. Себестоимость перевозки единицы товара вырастет и от таких перевозок откажется грузоотправитель, прогнозирует вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев.

Дальние перевозки грузовиками от 3,5 т чаще всего экономически невыгодны, говорит Алексеев. Из Москвы в Тверь стоимость перевозки грузовиками массой 5 и 20 т отличается всего на 10–12% и затраты на перевозку единицы товара оказываются значительно выше, объясняет Воеводин. Сборы в федеральный дорожный фонд распространение «Платона» на менее крупные автомобили вряд ли повысит, резюмирует Алексеев, но это будет стимулировать укрупнение рынка: те, кто раньше использовал собственный транспорт, будут пользоваться услугами коммерческих перевозчиков, которые могут формировать сборные грузы, снижая себестоимость перевозки.

В итоге может повыситься эффективность логистики, развитие рынка: индивидуальный перевозчик не может полностью выполнить все требования транспортного законодательства – обучать сотрудников, соблюдать режим труда и отдыха, обеспечивать техническое обслуживание, предрейсовый медицинский осмотр, рассуждает Алексеев.

Логично ввести плату за километр для всех автомобилей – грузовых, легковых, электрических – и, вероятно, это будет введено по всему миру, потому что система

e-road pricing гораздо справедливее, чем топливные акцизы, говорит Блинкин, возможна тонкая настройка, дифференцированный тариф в зависимости от качества дороги. Прогрессивное человечество уже давно выполнило такие исследования, поэтому исследование о сборе с 3,5-тонников – догоняющее развитие с отставанием, убежден он.

Пока сбор с 3,5-тонников с грузоперевозчиками не обсуждался, говорит президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин, но власти надо учиться смотреть на бизнес не как на источник денег для бюджета, а как на партнера, объяснять, что бизнес получит взамен.

Можно предположить, что введение сбора в «Платон» с 3,5-тонников вызовет возмущение и негативные настроения у перевозчиков, считает Черкашин, любое изменение – стресс для бизнеса, безусловно, будут какие-то неудобства. В любом случае транспортные компании включают новые затраты в стоимость перевозок, уверен он.

[Read Full Article](#)