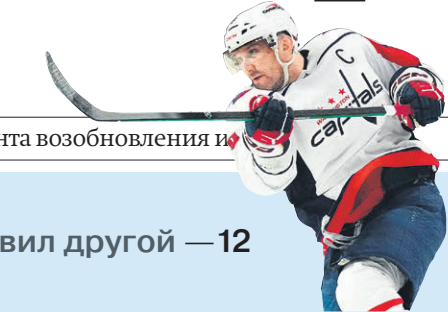


# Коммерсантъ



Четверг 11 апреля 2024 №64 (7754 с момента возобновления изданий)

спорт | **Александр Овечкин потерял один рекорд и поставил другой —12**



новости | **Суд отказал оборонному заводу в компенсации расходов на командировки для устранения неисправностей техники —4**

kommersant.ru | КоммерсантъFM 93,6

## Фуры возьмутся на карандаш

Автоперевозчики грузов будут записать себя в реестр

„Б“ выяснил, какими последствиями для российского рынка автомобильных грузоперевозок могут обернуться регуляторные изменения, планируемые с 1 марта 2025 года. Согласно новым нормам, коммерческие перевозчики должны будут регистрироваться в специальном реестре, а также регистрировать грузовики. Соответствующий законопроект, внесенный в Госдуму, призван бороться с серыми схемами уклонения от налогов, охватывающими 60% объема перевозок грузов. Но участники рынка считают предусмотренные требования слишком мягкими, в наказание за их нарушение, наоборот, избыточным. Многих волнует сложность интеграции нового реестра с IT-системами, стабильность его работы при большом числе пользователей и устойчивость к взлому.

Создание системы допуска на рынок автомобильных грузоперевозок, которое начало законодательно оформляться на днях, обсуждалось с момента отмены лицензирования, рассказал „Б“ президент Ассоциации транспортных экспертов и специалистов Тарас Коваль. Но инициативы в основном блокировало Минэкономки, основная причина — создание излишней административной нагрузки на перевозчиков, отмечает он.

Ситуацию изменила позиция ФНС. «Начав уделять автотранспортному рынку пристальное внимание примерно с 2019 года, ФНС столкнулась с гигантским уходом от НДС и налога на прибыль со стороны компаний —посредников между грузовладельцами и перевозчиками, которые фактически выполняли транспортировку груза», — говорит господин Коваль.

Глава комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев внес законопроект, который заставляет перевозчиков грузов автотранспортом регистрироваться в едином электронном реестре («РосЛог»), куда вносятся данные о перевозчиках и транспортных средствах, 8 апреля. В реестре учитываются коммерческие перевозчики (получают плату за услугу) и грузовики с максимальной массой свыше 3,5 тонны. Исключение из реестра означает прекращение права на перевозки грузов.

Юристы и ИП в реестре должны соблюдать все требования по поддержанию транспорта в исправном техническом состоянии, проведению медосмотра водителей и т. п. Самозанятых допускают к коммерческим перевозкам только транспортными средствами массой от 2,5 до 3,5 тонны. Предполагается, что закон вступит в силу с 1 марта 2025 года.

В пояснительной записке говорится об отсутствии должного контроля за грузовыми перевозками, где растет число ДТП, после того как в 2009 году было отменено лицензирование, и компания мо-



Участники рынка автоперевозок сомневаются в эффективности будущей системы их регистрации  
ФОТО ДАВИДА ФРЕНКЕЛЯ

жет просто уведомить о начале перевозочной деятельности. Но даже это требование не соблюдается: на 2 апреля уведомление поступило только от 46,1 тыс. владельцев автомобилей, или менее 20% от общего числа собственников, соответственно, контроль за деятельностью 80% перевозчиков не осуществляется.

По экспертным оценкам, говорится в документе, более 60% перевозок грузов осуществляются по серым схемам физлицами, которым владельцы грузовиков передают их в аренду с целью снижения налогов и ухода от ответственности. Больше половины — 56,2% грузовиков зарегистрировано на физлиц. Налоги, которые можно получить при легализации грузоперевозок, оцениваются в 450 млрд руб. в год, говорится в пояснительной записке.

Игроки в целом поддерживают создание реестра. Рынок фрагментирован: доля небольших компаний с автопарком менее 50 транспортных средств в отрасли превышает 80%, говорит руководитель Ассоциации автомобильных грузоперевозчиков и экс-

педиторов Вадим Филатов. «Остается немало игроков, которые демпингуют за счет оптимизации налогов и сборов», — отмечает он. — Для развития рынка необходимо повысить безопасность грузоперевозок и прозрачность отрасли. Создание единого реестра перевозчиков грузов, возобновление лицензирования могут помочь решить эти вопросы, но необходимо избежать дополнительной административной и финансовой нагрузки на компании».

Директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic в России Эдуард Миронов говорит, что с появлением электронных транспортных накладных и путевых листов стала ощутимой потребность в единой системе, способной безошибочно обрабатывать весь транспортный поток.

Однако многие участники рынка отмечают недоработки законопроекта и сложности, связанные с его внедрением. По словам Тараса Ковалья, основа механизма введения допуска взята с европейского регламента 1071/2009 и связанных с ним национальных нормативных правовых актов стран ЕС. «Но как часто уже было в истории российской транспортной юриспруденции, внесены правки, которые существенно изменяют суть регулирования и вызывают во-

просы о возможности работы механизма в целом», — отмечает он.

Так, уточняет господин Коваль, в большинстве стран ЕС допуск должна получать любая компания, которая вписана в транспортную накладную. В европейскую CMR может быть вписано два перевозчика, имеющих солидарную ответственность: «основной» перевозчик, держатель договора перевозки, и «последующий» перевозчик, непосредственно выполняющий перевозку. «У нас подобную схему не подразумевает Гражданский кодекс, хотя многие об этом мечтают», — говорит эксперт.

В Германии допуск выдается на десять лет, после этого происходит полная пересдача документов; в предлагаемом проекте срок допуска не ограничен. В странах ЕС к ответственному за перевозку лицу предъявляются требования о профессиональной квалификации, для их соблюдения, помимо знаний о безопасности дорожного движения, надо пройти обучение и сдать экзамен по праву, коммерческому и финансовому управлению компанией, техническим стандартам, технической эксплуатации и так далее.

деловые новости — 9

## Большая вода идет дальше

Регионы продолжает затапливать

**Пик паводка, миновав Орск, приближается к Оренбургу. В мэрии говорят, что пока можно лишь предполагать, какой ущерб из-за этого будет нанесен областному центру, но уже называют его колоссальным. Губернатор Денис Паслер пообещал внести в местный парламент законопроект, чтобы освободить частично или полностью от налогов бизнес и физических лиц в зоне подтопления. В Кузнецком и Тюменском областях ожидают прихода большой воды, а руководство МЧС РФ инспектирует местные дамбы и хвалит тюменских чиновников «за проведенную работу» и «сплоченность». В Кремле ситуацию с паводками в регионах назвали «весьма напряженной», требующей усилий всех уровней власти.**

В Оренбургской области, где режим ЧС действует с 7 апреля, пик паводка приближается к областному центру. Вечером 9 апреля уровень воды в реке Урал превысил опасную отметку 9,3 м (выше нулевой отметки ближайшего гидрологического поста). 10 апреля вода добралась до улиц. Вице-мэр Оренбурга Алексей Кулинов сказал, что за ночь в городе затопило более 300 домов, еще 200 строений может быть подтоплено в ближайшее время. Под воду ушла железнодорожная станция Комсомольская на набережной Урала. В МЧС РФ сообщили, что за сутки уровень воды в Урале поднялся на 22 см, а зону затопления попали 1,9 тыс.

жилых домов и 2,4 тыс. приусадебных участков. Мэр Оренбурга Сергей Салмин сказал, что к обеду уровень воды в реке поднялся еще на 10 см и превысил 10,1 м.

Судя по спутниковым снимкам и съемкам «РИА Новости» с квадрокоптеров, вода заливала ЖК «Дубки» в Южном округе города и микрорайон Форштадт, жителей которого власти призывали накануне эвакуироваться. Из-за угрозы затопления в Оренбурге эвакуировали 865 человек. В микрорайоне Эпоселок им. Куйбышева и ряде других районов отключили электроснабжение. В МЧС РФ говорят о наращении группировки спасателей и доставке в Оренбург водоналивных дамб спецбортом. По данным Сергея Салмина, дамбы развернут на улице Черепановых — примерно в 2,5 км от пострадавшего района Форштадт. Чиновник дал понять, что инфраструктура Оренбурга сильно пострадала от паводка. «О масштабе разрушений можно пока только догадываться, но определенно он колоссальный», — охарактеризовал ситуацию мэр.

Между тем в Орске, где из-за паводка эвакуировали свыше 6,4 тыс. человек, вода начала спадать. По данным МЧС, уровень воды в Урале в течение дня снизился на 10 см и к обеду составил 8,94 м. Губернатор Денис Паслер пообещал внести в местный парламент законопроект «касательно подтопленных территорий».

новости — 5

## Разговор на высоких ставках

Эльвира Набиуллина объяснила Госдуме причины сохранения жесткости ДКП

**Снижению ключевой ставки препятствует сохранение рисков перегрева экономики из-за высокого спроса, на этом фоне российский ВВП продолжает расти высокими темпами. С такими заявлениями в Госдуме в среду выступила глава ЦБ Эльвира Набиуллина, представившая палате годовой отчет регулятора. Из данных ЦБ следует, что, несмотря на высокие ставки, в корпоративном секторе темпы роста кредитования в феврале ускорились, в розничном же снижается лишь прирост выдачи ипотеки. Помимо внутренних причин сохранять ставку высокой существуют и внешние — в условиях нарастающего экспорта увеличение импорта неизбежно ведет к ослаблению рубля.**

«Осенью было много опасений, что повышение ключевой ставки ставит крест на развитии экономики. Но мы видим, что это не так», — обнадеедила парламентариев глава ЦБ Эльвира Набиуллина, выступившая в среду в Госдуме с отчетом за 2023 год. По ее словам, оперативные индикаторы показывают, что в первом квартале этого года экономика продолжает расти высокими темпами, а оптимизм бизнеса держится на их растущих ожиданиях спроса на продукцию.

Для защиты необходимости сохранения высокой ключевой ставки (она, напомним, составляет сейчас 16%) глава регулятора

ради лучшего понимания прибегла к сравнению с марафонским забегом. «Слишком быстро растущий спрос заставляет экономнику бежать за ним все быстрее, и какое-то время она может бежать на пределе возможностей», — пояснила она. Для увеличения предложения на рынках требуется время, отставание же производства от спроса не только повышает цены, но и смещает спрос на импорт. «Для импорта нужна валюта, а если экспорт, как в нашем случае, не растет, то повышенный спрос неизбежно ведет к ослаблению рубля», — добавила Эльвира Набиуллина. Пик инфляции в РФ, по оценке регулятора, уже позади — показатель роста цен в пересчете на год был двузначным с июля до ноября 2023 года. В декабре 2023-го — январе 2024 года он замедлился до уровня около 6%. В случае сохранения прежней ставки инфляция бы продолжала ускоряться и сейчас, уверены в ЦБ.

По обновленным в среду данным Росстата, в марте потребительская инфляция в годовом выражении составила 7,72% (в феврале — 7,69%), помесичный прирост цен при этом замедлился с 0,68% до 0,39%, а с очисткой от сезонности — с 0,51% до 0,27%. Темпы роста цен на продовольственные товары снизились с 0,77% до 0,17%, на непродовольственные — остались на уровне февраля, в сфере услуг — незначительно сократились.

экономическая политика — 2

## Деловые новости

07 **«Зарубежнефть» рискнет с метанолом**  
Компания станет партнером «Русхима» по проекту в НАО

08 **Фонды закрываются от недвижимости**  
Приток новых средств в профильные ЗПИФы замедлился

09 **«Новомет» нашел нового партнера**  
В капитал компании войдет группа «Конар»

10 **«Яндекс» заигрывает с подписчиками**  
Компания набирает пользователей в сервис облачного гейминга

## Бензин заливают толуолом

Проблемы с выпуском закрывают за счет других производств

**Угроза дефицита бензина на фоне атак на НПЗ вынуждает правительство и компании рассматривать разные способы увеличения производства. В частности, как выяснил „Б“, предприятия сокращают выпуск ароматических углеводородов, перенаправляя прямое сырье на бензиновые установки, что уже привело к росту цен на толуол. Обсуждаются и довольно радикальные варианты, вроде частичного возврата к выпуску бензина «Евро-3» и снятия запрета на эффективную, но вредную и запрещенную с 2016 года октаноповышающую добавку — монометиланилин. Но эксперты считают последний сценарий труднореализуемым, а саму ситуацию — не настолько критичной.**

Правительство поручило Минэнерго, Минпромторгу и Федеральной антимонопольной службе (ФАС) провести анализ ценообразования на компоненты для высокооктанового бензина с целью выявления факторов необоснованного роста. Это следует из протокола совещания у вице-премьера Александра Новака в начале апреля. В частности, речь идет о толуоле. Источники „Б“ отмечают, что инициатором проверки была «Татнефть». В ФАС подтвердили „Б“, что служба начала анализ ценообразования на толуол и направляла запросы нефтяным компаниям. В других ведомствах и в компаниях ситуацию комментировать не стали.

Толуол относится к группе ароматических углеводородов, получается методом каталитического риформинга нефти. Используется в качестве растворителя, сырья для оргсинтеза и высокооктановой добавки к моторным топливам. По данным руководителя направления консалтинга Neft Research Александра Котова, в 2023 году производство толуола в России составило 320 тыс. тонн, потребление — 310 тыс. тонн. Из этого объема 200 тыс. тонн ушли на смешение в бензины как компонент (средняя доля толуола в бензине — 0,5%), говорит он. Крупнейшие производители этой фракции — Омский НПЗ (60 тыс. тонн), «Уфанафтехим» (90 тыс. тонн), «Славнефть-ЯНОС» (40 тыс. тонн), а также «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» (30 тыс. тонн) и «Газпром нефтехим Салават» (25 тыс. тонн).

Как поясняют источники „Б“ на рынке, в чистом виде толуол как октаноповышающий компонент практически не используется. Он наряду с другими ароматическими соединениями попадает в топливо в составе риформата. Основной добавкой для повышения октанового числа является метил-трет-бутиловый эфир, содержание которого в бензине обычно не превышает 10%, а также алкилаты. Однако толуол и бензин производятся из одних компонентов первичной переработки, мощности которой пострадали в марте в результате атак украинских дронов на НПЗ.

деловые новости — 9

Подписной индекс **50060 П1125**

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ  
О ПОЛИТИКЕ, ЭКОНОМИКЕ,  
БИЗНЕСЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ОТНОШЕНИЯХ  
В TELEGRAM-КАНАЛЕ  
«КОММЕРСАНТА»

