

# «НЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРОЗРАЧНОСТИ...»

ИЛИ ПОЧЕМУ НА ПОРЯДОК ВЫРОСЛА ЦЕНА АВТОПЕРЕВОЗОК?



**В Общественной палате РФ прошли слушания по наболевшим проблемам перевозчиков негабаритных и тяжеловесных грузов. Все мы помним, как совсем недавно площадка Общественной палаты поспособствовала экстренному, вызвавшему широкий общественный резонанс, совещанию президента с членами правительства по вопросу возврата маршрутов пригородных электропоездов. Похоже, что и нынешнее заседание не пройдет бесследно. Уже сейчас известно, что готовятся поправки, а может быть стоит ждать указов на высшем уровне для урегулирования ситуации по 258 приказу Минтранса о пересмотре взимаемых сборов за перегруз, которые стали непосильны для представителей малого и среднего бизнеса. Мы будем следить за ситуацией и своевременно освещать изменения.**

А за круглым столом в ходе слушаний четко обозначилось противостояние между ассоциациями автоперевозчиков и представителями конкретных предприятий с чиновниками «Росавтодора», Министерства транспорта РФ, ГИБДД и других ведомств.

Одним из главных инициаторов встречи стала Президент ассоциации перевозчиков тяжеловесных и крупногабаритных грузов Наталья Тимофеева. Все предыдущие ее просьбы, жалобы и рекомендации оставались без внимания властей. И, слушая проникновенное выступление Натальи Тимофеевой, можно было сделать вывод о том, насколько в ней «накипело». Она конкретно обозначала проблемы, с которыми сталкиваются транспортники, четко. Невзирая на лица, указала, кто в этом виноват, а в конце высказала предложения по улучшению нынешней ситуации. Надо сказать, что мнения самих перевозчиков совпадали. Были, конечно, поправки и отклонения, но сводилось все к непроходимому равнодушию чиновников и их нежеланию согласовывать принимаемые решения и законы с теми, кто будет по ним работать.

Были подняты вопросы о том, что, играя, вроде бы, по одним и тем же правилам, некоторые безнаказанно перегружают автопоезда и стабильно выигрывают крупные торги на осуществление заказов, а другие – виноваты во всем и остаются ни с чем. Подобные примеры свидетельствуют о том, что дело не обходится без коррупционной составляющей. Был задан вопрос контролирующим ведомствам: почему на просьбы разобраться с той или иной сомнительной ситуацией стабильно приходят отписки о том, что нарушений не выявлено. А главной причиной недовольства стал Указ Минтранса № 258 о новой методике расчета взимаемых выплат за перегруз транспортных средств и постановление Правительства № 12 об увеличении в 38 раз оплаты за нанесение ущерба дорожному покрытию. Мотивы правительства понятны: необходимо поднимать с колен речной транспорт и помогать железнодорожникам. Но, подумайте сами, если раньше тяжеловесные и крупногабаритные грузы из Москвы в Петербург, например, можно было провезти за 20 тысяч, то теперь это стоит порядка 300 тысяч рублей. Лихо? И это при том, что над проблемами внутренних водных путей предстоит еще работать и работать, а железная дорога в нашей стране есть не везде.

Отдельным пунктом дискуссии стал вопрос о бюрократических преградах непосредственно в доку-

ментообороте. Представьте себе, что разрешение на провоз спецгрузов в нашей необъятной стране выдает одна лишь организация «Росдормониторинг». Естественно, офис этого учреждения находится в Москве. Но казус в том, что заявления принимаются только в печатном виде, на бумаге. Нетрудно догадаться, сколько приходится ждать ответа предприятиям, работающим, скажем, на Дальнем Востоке. Ведь не сравнить скорость доставки документов почтой и по электронной связи. Учитывая, что на дворе век высоких информационных технологий, представители бизнеса просили отдалить чиновника от потребителя, создав эффективный портал, через который будут приниматься документы в электронном виде. Портал «Госуслуги», к сожалению, пока не справляется с поставленными задачами.

Вице-президент российского союза автотранспортников Валерий Алексеев, директор ООО «Балтикаспецтяж» Владимир Колесов и еще несколько руководителей компаний по перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов интересовались работой «РосДорНИИ», где рассчитывают коэффициенты, повышающие оплату за нагрузки на ось. Логика расчетов этих коэффициентов не понятна никому.

Многие дорожно-строительные организации, по мнению транспортников, выполняют ремонтные работы некачественно. И свою вину в том, что быстро появляется колейность, перекалдывают на большегрузные машины. Причем накатанные колеи в большей степени видны на 3-й и 4-й полосах, по которым передвигается легковой транспорт. Получается, что виноваты в порче дорог не только «перевозчики-тяжеловесы», но почему-то основная часть расходов на ремонт дорожного полотна теперь ляжет на их плечи.

По приведенной статистике на сегодняшний день один и тот же автопоезд массой в 60 тонн преодолевает расстояние в 1000 км по России за 200 тысяч рублей, в Белоруссии цена составит 40 тысяч рублей, а для Казахстана сумма будет равна 19,5 тысячам рублей. Наверное, эти красноречивые пока-

затели должны продемонстрировать, как в нашей стране поддерживается малый и средний бизнес. Или составители законов намекают перевозчикам на то, что надо быть умнее и использовать «серые» и «черные» схемы?

Ответ был получен, когда слово предоставили представителям власти. Сказать откровенно, ответами эти высказывания можно считать с большой натяжкой. Несмотря на уверенный тон чиновников, созданный ими образ борцов за процветание государства, в лучшем случае полученные комментарии, можно назвать теми же отписками.

Заместитель руководителя «Росавтодора» Игорь Астахов заявил, что он защищает интересы государства и всех остальных пользователей дорог, а не тех 3%, которых представляют собой перевозчики тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Причем последние, по его словам, в основном и разрушают дороги. Игорь Астахов предложил не экономить на оптимизации перевозок, а отправлять вместо одной машины с перегрузом, две недогруженные. Можно было бы согласиться с предложениями Игоря Астахова, но как быть, когда перевозчики крупногабаритных грузов везут порой турбины, трубы, технику, которые на две половины никак не распилишь. Заместитель руководителя «Росавтодора» рассказал об эффективной работе своего учреждения, а по поводу коррупции ответил своим оппонентам общей фразой: «Ни одна проверка нарушений не выявила».

Таковыми же общими были и слова остальных представителей госструктур. Их речи напоминали язык законов и постановлений, против требований которых и выступают транспортники.

Как я уже сказал в начале, рассудят стороны на высшем уровне. По итогам заседания в Общественной палате РФ будет создан документ с рекомендациями к поправкам к существующей законодательной базе. Разработку этих поправок контролирует вице-президент Союза транспортников России Евгений Казанцев. ■

**Сергей ЗЕНИН**

