

КТО ВСТАВЛЯЕТ ПАЛКИ В КОЛЕСА?

В редакцию пришло коллективное обращение автоперевозчиков крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов Северо-Западного федерального округа. Учитывая важность поднимаемых в нем социально-экономических проблем, мы решили опубликовать письмо полностью, с сохранением всех стилистических особенностей.

1 января 2015 года вступило в силу Постановление Правительства РФ № 12 от 09.01.2014 г. "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации", утверждающее новую методику расчета вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов (КГТ).

Вступление в силу указанного Постановления не только губительно для бизнеса в сфере перевозок КГТ, но и крайне негативно скажется на экономической ситуации в некоторых отраслях промышленности и сельского хозяйства по целому ряду причин.

Согласно указанной методике, сборы с перевозчиков тяжеловесных грузов за вред, причиняемый транспортными средствами, выросли в десятки раз (например, для 60-тонного автопоезда в 33 раза).

На данный момент заказчики не отправляют грузы по новым тарифам. Все занимают выжидательную позицию. Гигантские пошлины, введенные с первого июля, парализовали деятельность перевозчиков КГТ.

Резкое увеличение сборов осложнит ситуацию не только на рынке перевозок тяжеловесных/крупногабаритных грузов, но и приведет к существенному возрастанию цен на конечную продукцию для потребителей (на единицу доставляемой продукции возможен рост транспортной составляющей от 300 000 руб. и выше).

Заказчиками и потребителями перевозимых крупногабаритных/тяжеловесных грузов являются, как правило, предприятия тяжелой и легкой промышленности, предприятия нефтехимической промышленности, предприятия оборонного и генерирующего комплекса, сельхозпроизводители. Поскольку таким предприятиям доставляются не единичные грузы, а целый комплекс (встречаются перевозки до 80 – 90 грузовых мест), то легко себе представить увеличение транспортных затрат для конечного потребителя.

Указанные группы потребителей крайне важны для планомерного и стабильного развития страны вообще, и в данный период в особенности.

Помимо взрывного увеличения размера сборов, наблюдается отсутствие четкой нормативной проработки формулировок в перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

Так, в Приложении №2 к Правилам перевозки грузов автомобильным транспортом возникает термин – «одиночная ось», и не дано определение, что считать одиночной осью. В действующем до этого Постановлении Правительства РФ № 272 от 15.04.2011г. понятие «одиночная ось» отсутствовало, а были прописаны расстояния между сближенными осями и значения предельно допустимых осевых нагрузок на них, что исключало какое-либо двоякое толкование.

Возможное двоякое толкование норм Постановления и увеличение сборов может привести к остановке деятельности перевозчиков тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

В отличие от обычных перевозчиков товаров народного потребления, перевозчики КГТ - это средние и крупные предприятия со специализированной и очень дорогостоящей техникой, как правило, купленной в лизинг (стоимость седельного тягача, специализированного для перевозки КГТ, выше в 5-8 раз стоимости обычного седельного тягача). Такая спецтехника не применима в сфере обычных грузоперевозок. Уникальна не только техника. В транспортно-экспедиторских компаниях по перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов трудятся профессионалы своего дела с многолетним опытом работы, прошедшие серьезную стажировку за границей, стоимость подготовки каждого такого специалиста измеряется сотнями тысяч рублей. Остановка деятельности предприятий-перевозчиков КГТ приведет не только к социальной напряженности на местах, но и к оттоку высококвалифицированных кадров, чем не замедлят воспользоваться иностранные конкуренты.

Перевозка крупногабаритных/тяжеловесных грузов автотранспортом в пределах территории России значительно быстрее и проще, чем железнодорожным, речным или морским транспортом, как это предлагается Минтрансом.

В пояснительной записке РОСАВТОДОРА к Постановлению Правительства РФ указано, что



объем перевозок, совершаемый тяжеловесными транспортными средствами, составляет всего 5% от общего объема перевозок.

Возникает вопрос: многократное увеличение сборов с перевозчиков КГТ решит все проблемы с содержанием дорог?

В развитых странах мира – таких как Германия, перевозки КГТ составляют до 20-25%. Рост перевозок КГТ – общемировая тенденция. Россия по ВВП (по данным на 2012 год) – пятая экономика в мире. Очевидный вывод: перевозки КГТ играют важнейшую роль в развитии промышленности любой страны.

Уменьшение времени доставки грузов, как известно, положительно сказывается при строительстве и модернизации стратегически важных объектов промышленности, а упрощение технологических процессов – на оптимизации стоимости.

Не стоит забывать, что основной объем доставляемых автотранспортом крупногабаритных/тяжеловесных грузов имеет весогабаритные характеристики, которые не позволяют принять участие в перевозках этих грузов железнодорожному транспорту из-за жестких ограничений в виде существующей транспортной инфраструктуры (габариты тоннелей, железнодорожных мостовых сооружений, расстояний между путями железной дороги и т.п.)

Если же представить, что стоимость автомобильной перевозки стала выше стоимости железнодорожной перевозки, а при вступлении в законную силу Постановления Правительства РФ №12 так и произойдет, то от поставщика-изготовителя, например, промышленного оборудования, строительной или сельскохозяйственной техники, придется перевозить груз автотранспортом до ж/д станции. Для этого, согласно ПП РФ №12, необходимо будет оформить разрешение, а иногда и проект перевозки со всеми согласованиями, нанять краны, перегрузить груз на ж/д платформу, составив при этом проект крепления груза и т.п. После доставки груза по железной дороге до ближайшей к потребителю железнодорожной станции надо принять

груз, перегрузить его кранами на автомобильный транспорт (на который также будет необходимо оформить разрешение и составить проект перевозки со всеми согласованиями) и доставить груз до потребителя.

Таким образом, в отличие от обычной перевозки автомобильным транспортом от производителя до потребителя, мы получаем увеличение сроков перевозки минимум на 2-4 недели и увеличение стоимости доставки оборудования порой на 300 000 - 400 000 рублей только из-за лишних грузовых операций и составления проектов перевозки.

Подобное увеличение сроков, особенно при перевозках в регионы со сложной климатической обстановкой, может привести к срыву поставки оборудования вообще: иногда в течении одной-двух недель в некоторых регионах погодные условия изменяются настолько резко, что перевозка тяжеловесного/крупногабаритного груза становится невозможной по соображениям безопасности.

Географическое положение ряда отечественных производителей крупногабаритного и тяжеловесного оборудования не позволяет осуществлять транспортировку продукции другими видами транспорта кроме автомобильного. Увеличение сборов за вред, причиняемый транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, повлияет на снижение конкурентоспособности отечественных товаров, производители которых «оторваны» от развитой транспортной инфраструктуры. Данное обстоятельство станет причиной сокращения объемов производства и приведет к возникновению очагов социальной напряженности в отдельных промышленных районах страны.

РОСАВТОДОР предлагает автоперевозчикам, как «спасительный вариант», доставлять крупногабаритные грузы в разобранном виде.

Вопрос доставки промышленного оборудования и крупногабаритной, тяжеловесной техники в разобранном виде вообще рассматриваться не может, так как для современного производства требуется точное, сложное и высокотехнологичное оборудова-

ние, которое не может собираться на строительных площадках, а должно выпускаться в собранном виде на заводе-изготовителе.

На строительных площадках используется значительное количество техники (кранов, бурильных и сваебойных машин). Если при каждой перевозке осуществлять ее разборку/сборку, то стоимость строительства и модернизации промышленных объектов резко возрастет за счет привлечения тяжеловесных кранов, на перемещение которых требуется оформлять большое количество разрешительной документации. Кроме того, перевозка тяжеловесного подъемно-транспортного оборудования приведет к дополнительному износу дорог, увеличению расходов на их содержание и возникновению дополнительных расходов у конечного потребителя на уплату сборов за вред, причиняемый транспортными средствами. Более того, сборка/разборка перевозимого оборудования и спецтехники может привести к их преждевременному выходу из строя и дорогостоящему ремонту.

Мы согласны с тем, что сборы за вред, причиняемый транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, должны расти и отвечать современному состоянию дорог в России, а так же расходам на их восстановление.

Однако пошлины не могут возрастать до таких гигантских размеров одновременно. Рост должен быть постепенным и оправданным.

Мы досконально изучили и проанализировали новый проект постановления правительства, подготовленный Минтрансом РФ, предусматривающий введение переходных коэффициентов для размера платы в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

В пояснительной записке Минтранса к ПП №12 сказано следующее:

«Необходимо отметить, что допустимые осевые нагрузки и общая масса транспортного средства, утвержденные Постановлением № 12, направлены на стимулирование перевозчиков при перевозке тяжеловесных грузов использовать многоосные транспортные средства, конструктивные особенности которых позволяют минимизировать причиняемый автомобильным дорогам вред.

При вступлении Постановления №12 в силу перевозка тяжеловесных грузов на многоосных транспортных средствах будет стоить дешевле, по сравнению с действующими ставками, а для часто используемых категорий грузовых транспортных средств плата в счет возмещения вреда при перевозке тяжелых грузов массой от 60 до 100 тонн повысится не более чем в три раза».

Приведем пример расчета вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов.

Автопоезд – 8 осей (тягач – 3 оси, п/прицеп – 5 осей).

Стоимость проезда согласно Постановлению Правительства РФ № 934 от 16.11.2009 составила 10 481 руб., по новой методике расчета – 353100,4 руб.

Плата за ущерб выросла в 33,69 раза. Даже с учетом предлагаемого временного понижающего коэффициента (0,6) для переходного периода пошлина выросла в 20,21 раза (211860,24 руб.).

К примеру, стоимость компенсации ущерба в странах Таможенного союза за аналогичное расстояние (645 км) составляет:

- в Республике Беларусь – 42214,6 руб.;
- в Республике Казахстан – 19500 руб.

В пояснительной записке нам предлагается добавить оси к автопоездам. Приводим следующий пример:

Автопоезд – 10 осей (тягач – 3 оси, п/прицеп – 7 осей), осевая нагрузка – до 10 т, масса порожнего автопоезда – 33 т, масса автопоезда с грузом – 72,9 т, масса груза – 39,90 т.

Распределение нагрузок по осям (т): 7,9 – 8,0 – 8,0 – 7,0 – 7,0 – 7,0 – 7,0 – 7,0 – 7,0 – 7,0.

Расстояние между осями (м): 3,2 – 1,36 – 7,0 – 1,36 – 1,36 – 1,36 – 1,36 – 1,36.

Стоимость проезда согласно Постановлению Правительства РФ № 934 от 16.11.2009 – 17518,8 руб., по новой методике расчета – 152712,8 руб.

В данном примере пошлина выросла в 8,72 раза.

К примеру, стоимость компенсации ущерба в Республике Беларусь за аналогичное расстояние (645 км) составляет около 50 тыс. руб.

В Германии за такое разрешение плата составит 250 евро.

Примеры расчетов, откуда взяты данные коэффициенты:

№	Масса автопоезда, тн	Стоимость проезда, руб. за 100км			
		ПП № 934	ПП № 12	ПП №12 с понижающим коэффициентом Минтранса	ПП № 12 согласно пояснительной записке (т.е. увеличение стоимости в 3 раза)
1	47	447	13500 (30)	2700(6)	1350 (3)
2	50	620	15438 (24,9)	9262(14,9)	1860 (3)
3	60	1193	19312 (16,19)	11587(9,71)	3579 (3)
4	70	2143	23187(10,82)	23187 (10,82)	6249 (3)

() – размер увеличения стоимости проезда относительно ПП №934

В данной таблице учитывалось только увеличение полной массы автопоезда (т.е. считали, что осевая нагрузка не превышена)



В Германии при расчете ущерба полная масса автопоезда не учитывается, т.к. увеличение полной массы автопоезда (будь то 50 т, 70 т или 90 т) вред дорожному покрытию не приносит), а принимается во внимание только осевая нагрузка. Она не должна превышать 10 т на ось. Межосевое расстояние должно быть при этом не менее 1,3 м.

Вывод следующий: ссылка в пояснительной записке Минтранса на то, что удорожание перевозки возрастет не более чем в 3 раза, не соответствует действительности.

Чтобы данные в пояснительной записке соответствовали удорожанию в 3 раза, необходимо постановление правительства изложить в следующей редакции:

«При превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства до 5 процентов используется коэффициент 0,016; от 5 до 10 процентов – коэффициент 0,10; от 10 до 25 процентов – коэффициент 0,12; от 25 до 40 процентов – коэффициент 0,185; от 40 до 81,9 процентов (полная масса а/п 80 т, для этой массы рассчитаны дороги при движении в транспортном потоке) – коэффициент 0,277».

Данные коэффициенты мы получили путем со-

отношения ущерба, полученного при увеличении стоимости в 3 раза и величины ущерба, полученного согласно ПП № 12.

Еще до вступления в силу Постановления Правительства РФ №12 наши предприятия выступили инициатором коллективных обращений перевозчиков КГТ и собственников грузов (более 50 предприятий от Сахалина до Мурманск) в Госдуму РФ и Правительство РФ с просьбой приостановить действие данного постановления и создать рабочую группу с привлечением специалистов транспортных предприятий и промышленных предприятий, для доработки и совершенствования новой методики расчета вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, в рамках заявленного Минтрансом увеличения, т.е. не более чем в три раза.

Однако к мнению и просьбам предпринимателей не прислушались. Надеемся, что через Общественную палату РФ, при которой создана рабочая комиссия для изучения сложившейся ситуации в сфере грузоперевозок, все же удастся достучаться до Минтранса. ■

Руководители предприятий, направивших обращение:

Юрий НАГОВСКИЙ,
генеральный директор ООО «Балтика Спец Тяж»;

Владимир МАШАДОА,
генеральный директор ООО «СевЗапТрансХолдинг»;

Дмитрий ШИГОРИН,
генеральный директор ООО «ЛАДОГА СПЕЦ ТЯЖ»;

Дмитрий ГОВОРОВ,
генеральный директор ООО «АвтоСпецТяжПлюс»;

Юрий МОЧАЛЮК,
генеральный директор ООО «МБМ-Транс»;

Сергей КРАМНИК,
генеральный директор ЗАО «КИН-МАРК»;

Сергей ЕГИАЗАРЯН,
генеральный директор ООО «М-ГРУПП»;

Роман НЕМИРОВСКИЙ,
генеральный директор ООО «САИТЭК СПб».