

# АПК, ДОРОГИ, 12-ТОННИКИ: ЦЕНА ВОПРОСА

**Уже с середины ноября 2015-го введены тарифы за километр пробега грузовиков разрешенной максимальной массы свыше 12 тонн по федеральным дорогам общего пользования. Как эта мера повлияет на продуктивность АПК и на цены на сельхозпродукцию?..**

**Эти вопросы обсуждались на слушаниях в Общественной палате РФ по проблеме «Реализация нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере перевозок сельхозпродукции и продовольствия автомобильным транспортом».**

Растущий дефицит финансирования в сфере дорожно-строительных работ вынуждает прибегать к любым возможностям хотя бы для частичного покрытия этого дефицита. Его уровень по строительству, ремонту и содержанию в секторе федеральных трасс, как отмечалось на недавней международной выставке «ДорогаЭКСПО-2015», ныне превышает 30%, а по дорогам регионального значения – свыше 50%. И, потому, как отмечалось в Общественной палате, проект 12-тонников призван стать финансовым подспорьем для федерального дорожно-строительного комплекса.

Но поиск финансовых средств для региональных дорог, по мнению участников слушаний, практически не ведется. Это может вообще «законсервировать» модернизацию действующих и создание новых автодорог в регионах. В ходе обсуждения, участники форума оценили факторы взаимовлияния дорожной инфраструктуры, сельского хозяйства и пищепрома. Они заметили, что, во-первых, эта инфраструктура (по протяженности и качественным параметрам) в субъектах Федерации максимум на 60% отвечает потребностям АПК в перевозках сельхозпродукции и материально-технических средств для АПК.

Во-вторых, не более половины протяженности федеральных и лишь около 40% протяженности региональных авторасс в стране связывают друг с другом места производства, переработки и хранилища сельхозпродукции.

В-третьих, до 70% общего объема автоперевозок сельхозсырья и готового продовольствия в стране осуществляется нелегитимными, «теневыми» автоперевозчиками. А эти, образно говоря, нелегитимные перевозки более чем в 60% случаев не обеспечивают сохранность продукции и оговоренных сроков ее доставки. При этом дефицит парка специализированных автоперевозочных средств в системе АПК ныне превышает 40%.

В-четвертых, уровень дефицита логистической инфраструктуры в АПК страны постоянно растет и ныне почти достигает 70%.

С учетом указанных факторов, введение высокой «штрафной» платы за превышение 12-тонной перевозочной планки, по мнению участников форума, приведет уже в ноябре-2015-го - январе 2016-го к 15-20%-ному снижению совокупного объема производства сельхозсырья и готового продовольствия, и минимум к 15%-ному удорожанию этой продукции.

Председатель Комиссии по вопросам АПК и развитию сельских территорий Общественной палаты РФ Евгения Уваркина отметила, что «обсуждаемые вопросы – пожалуй, самые чувствительные для АПК страны. Это и тяжелое бремя для субъектов Федерации, в виду трудного положения с финансированием местной дорожной сети. И, кстати, штраф для агрария за перегруз уже сегодня превышает стоимость всего груза. Это может стать причиной коррупции, то есть заставить водителей



откупаться взятками вместо уплаты упомянутого штрафа. Но латать «дыры» в финансировании федерального дорожного комплекса решено, видимо, и за счет АПК».

Представители Минсельхоза РФ в основном согласились с такой оценкой, отметив, что многомесячные консультации с Минтрансом РФ по этим вопросам пока не привели к согласованию позиций. Да и не прояснили ситуацию с методикой расчетов, выдавшей цифру в 3,73 рубля...

Представитель департамента оценки регулирующего воздействия Минэкономразвития РФ Александр Попов поддержал мнение своих коллег из минсельхоза. Он предоставил расчеты ведомства, по которым более обоснованным с технической точки зрения и менее ущербным для АПК является тариф в 0,97 рубля вместо 3,73. При этом минэкономразвития и минсельхоз предлагают отложить введение системы тарифов, по крайней мере, на 2017 года и вводить означенную плату только на федеральных дорогах, полностью отвечающих стандартам технического состояния. С чем согласились участники форума. Кстати, по данным главы «Росавтодора» Р.Старовойта, озвученным на недавней «ДорогаЭКСПО-2015», доля таких федеральных трасс – не более 55% в их общей протяженности...

«Что же ждёт сельхозпроизводителей, если предписанный тариф останется в силе и будет введен уже через полмесяца?», – пояснила журналу ответственный секретарь комитета по развитию АПК ТПП Воронежской области Анна Воронина. – Наверняка начнется банкротство мелких и средних производителей; перевозчики будут объезжать федеральные дороги, что приведёт к новым задержкам доставки грузов, ухудшению их сохранности. А также к большему уровню негодности местных дорог в регионах, и без того проблемных с точки зрения их качества. Соответственно, «теневого» рынок грузовых автоперевозок пойдёт в дальнейший рост.

Методика расчета платы за перегруз остается едва ли не тайной за семью печатями. Но в любом

случае требуются – как это принято в развитых странах – переходный период для введения этой платы и более широкая информационная работа со стороны инициаторов данной меры. В нашем же случае пользователей федеральных трасс ставят перед фактом, не требующим, якобы, разъяснений».

О последствиях реализации проекта 12-тонников для молокопроизводителей рассказал исполнительный директор Национального союза производителей молока Артем Белов. Он отметил, что «12% от цены молока составляет логистика, при этом 96% объема перевозок молока по федеральным трассам осуществляют именно 12-тонники и авто большего тоннажа. Схожие показатели по другим секторам АПК. Поэтому считаю, что нужно отложить ввод новых тарифов или освободить отраслевиков от этих сборов».

Если же в более широком контексте рассматривать ситуацию, то, как отметил вице-президент Союза транспортников России Евгений Казанцев, «нарушена система распределения грузопотоков в стране. Именно от этого все проблемы. В СССР было четкое распределение: что везут по реке, что по железным дорогам и т.п. А сейчас рынок – стихийный, самопроизвольный; автомобильный транспорт захватил инициативу у железных дорог по перемещению грузов из-за сверхвысоких железнодорожных тарифов. Но разве перевозка грузов на тысячу, три, даже пять тысяч километров – это ареал работы автотранспорта?».

Но, «введение штрафов или новых тарифов за перегруз, без учета качественных параметров грузового автопарка, дорог и географии их размещения, не гарантирует того, что всё быстро отладится в запланированном ракурсе. Нельзя сразу вводить тариф в 3,73 рубля за километр: пусть это будет пока бесплатно или менее рубля».

Участники форума выразили поддержку этой позиции и решили направить свои обобщенные предложения в органы исполнительной и законодательной власти. Словом, возможны варианты?..

## ЧТО БУДЕТ ДАЛЬШЕ?

**Выступления транспортников, блокировка магистралей, направленные против запуска проекта «12-тонников» возымели действие. Правительство РФ было вынуждено предпринять меры для снижения протестных настроений. Как будет ситуация развиваться дальше? Ведь недовольство грузоперевозчиков сохраняется и ситуация остается довольно напряженной.**

Об этом глава Росавтодора Роман Старовойт рассказал в ходе онлайн видеоконференции, состоявшейся в Санкт-Петербурге. В режиме онлайн он ответил на вопросы грузоперевозчиков, в студии ФКУ «Севзапуправтдор». Вместе с руководителем ФДА в конференции участвовали представители городской администрации, Госавтоинспекции, Ространснадзора, компании-концессионера РТ-инвест Транспортные системы, интересы перевозчиков представлял президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин.

«Федеральное дорожное агентство по-прежнему готово вести разъяснительную работу с водителями «12-тонников», – подчеркивает Роман Старовойт. – Под руководством первого заместителя Министра транспорта России Евгения Дитриха создана рабочая группа с участием представителей пере-

возчиков. В результате таких взаимоотношений государство уже проявило максимальную гибкость. Тариф снижен с изначального 3,73 до 1,53 руб. за километр (3,06 руб. с марта 2016 года). Фактически за неделю в Госдуме приняты изменения в КоАП о снижении штрафных санкций к нарушителям с 450 тыс. рублей до 5-10 тыс. рублей. Мы ожидаем, что обсуждения в Совете Федерации также пройдут в максимально оперативном порядке». По мнению главы Росавтодора, подобные действия были бы невозможны без полной поддержки проекта «Платон» депутатским корпусом, всеми фракциями Госдумы России.

Среди принятых мер Роман Старовойт отметил также возможность введения постоплаты для большегрузов в 2016 году. Это позволит мелкому бизнесу более плавно перейти на работу с новой системой, поскольку большинство индивидуальных предпринимателей получают оплату своих услуг после выполнения рейса и проезда по федеральным дорогам.

«За прошедшие две недели была проведена очень большая разъяснительная работа, мы тесно взаимодействуем с представителями Росавтодора и «Платона» в рабочей группе, встречаемся с представителями других надзорных органов для того, чтобы донести позицию перевозчиков, которые понимают, что на сегодняшний день система введена, что надо работать, искать конструктив и продолжать взаимодействовать и совершенствовать нашу отрасль», – отметил в своем обращении из студии ФКУ «Севзапуправтодор» в Санкт-Петербурге Владимир Матягин.

В ответ Роман Старовойт обратил внимание на то, что реализация этого масштабного проекта и общение с перевозчиками «вскрыли проблемы, которые обременяли отрасль грузоперевозок последние годы. После отмены лицензирования деятельности грузоперевозчиков взамен ничего не было установлено. В частности в отдельных регионах отсутствуют специально созданные органы власти, которые отвечали бы за регулирование в этой сфере. В результате создается ситуация, при которой рынок грузоперевозок не прозрачен, слабо регулируем и предприниматели вынуждены предлагать зачастую в ущерб себе все более и более дешевые услуги. Поэтому мы совместно должны продумать и предложить решения для того, чтобы сделать этот бизнес цивилизованным, чтобы для всех игроков

рынка создавались единые и понятные условия», – считает глава Росавтодора.

Глава Федерального дорожного агентства в очередной раз напомнил о том, что средства, собранные в системе взимания платы «Платон», зачисляются на специально созданный в соответствии с Постановлением №504 счет, и не могут использоваться оператором системы (ООО «РТ – Инвест транспортные системы»), кроме как для осуществления денежного возврата владельцам ТС свыше 12 тонн по причине отмены поездки (если выписана маршрутная карта) или излишне уплаченных сумм. Данные средства ежедневно перечисляются в федеральный бюджет в объеме за фактически пройденный путь ТС свыше 12 тонн. Это «окрашенные» деньги Федерального дорожного фонда, которые могут быть израсходованы только на дорожную деятельность. В частности, поступившие средства предполагается направить уже в 2016 году на точечную поддержку особо важных региональных проектов ГЧП и уникальных дорожных сооружений. «Уже на следующей неделе мы начнем рассматривать презентации первых претендентов, среди которых проекты Пермского края (мост через реку Чусовая), обход г. Хабаровска, обход г. Новосибирска, обход г. Уфа и другие», – поделился информацией Роман Старовойт.

Отдельно был затронут вопрос штрафов с владельцев транспортных средств. «Оператор не взимает штрафы, а лишь передает информацию в базы ГИБДД», – подчеркнул Роман Старовойт.

В ответном слове руководитель Росавтодора поручил оператору системы в кратчайшие сроки разобраться с нареканиями пользователей и устранить неполадки. «Первые дни работы система испытывала сложности. Мы это не скрывали и признаем. Сейчас проводится проверка, как действовал концессионер в данных условиях. За каждое нарушение – сайт не работает, большое время ожидания колл-центра, жалобы на некорректные списания с лицевого счета и так далее – за все предусмотрены финансовые санкции», – поясняет Роман Старовойт.

Диалог между властью и бизнесом – самый лучший путь выхода из ситуации. Правительство вряд ли пойдет на попятную в вопросе «12-тонников», но и ведь проблемы транспортников тоже надо решать. Поэтому нужно садиться за стол переговоров, искать точки соприкосновения. ■

Алексей БАЛИЕВ.

